Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 38 (631) | Год издания 84 | Суббота, 13 мая 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Шире распространять опыт новаторов судоремонта

Стремление неустанно двигаться вперед, постоянно добиваться новых успехов на благо своей социалистической Родины — неот'емлемые черты каждого советского человека, воспитываемые большевистской партией.

Стахановское движение, которое товарищ Сталин назвал непреодолимым движением современности, каждый день рождает все новых и новых героев и героинь труда. Стахановцам присуще чувство нового, передового, прогрессивного. Они постоянно смотрят вперед, неустанно думают о том, нельзя ли сделать что-либо еще для того, чтобы еще больше выпускать продукции, удешевить ее себестоимость, повысить качество. Стахановцы думают не только о своем станке, своем участке работы, но также и о своем цехе, заводе. Они помогают полнее вскрыть внутренние резервы и двинуть их на службу дальнейшему повышению производительности труда, на улучшение работы всего предприятия.

Новаторы морского транспорта направляют свои усилия на ускорение перевозок грузов, повышение скорости судов, улучшение технического состояния флота и его рентабельность. Характерно, что новаторами являются не отдельные люди, а целые коллективы, о чем свидетельствует замечательная инициатива экипажей судов «Воронеж», «Краснодар», «Мичурин» и других, по примеру которых на флоте развернулось новое патриотическое движение советских моряков.

Смелые творческие дерзания проявляют новаторы наших судоремонтных предприятий, которые в тесном содружестве с инженерами и техниками направляют свои усилия на ускорение ремонта судов и улучшение качества. Два года назад на Севере впервые зародилось такое замечательное движение, как ремонт судов комплексным методом, инициатором которого явилась бригада судосборщиков тов. Тряпицына. Этот опыт вполне оправдал себя. Он позволяет одновременно производить на судне все котельно-корпусные работы и тем самым резко сократить стоянку судов на судоремонтных базах.

Опыт северян кладет начало большому патриотическому движению на наших предприятиях. Он открывает широкие перспективы перед судоремонтниками, так как позволяет не только без задержки ремонтировать суда, но и добиваться высокого качества работы. Перенимая его, наши заводы смогут обеспечить быстрый ввод судов в эксплоатацию и таким образом дать возможность морякам бесперебойно доставлять грузы стране. Комплексные бригады есть и на других судоремонтных заводах. Они зарекомендовали себя с самой положительной стороны. Между тем это движение еще не нашло у нас широкого распространения, особенно на заводах Каспия, где комплексные бригады хотя и созданы, но им не всегда уделяется серьезное внимание. Это прямой упрек руководителям предприятий, в частности заводов им. Закавказской Федерации и им. Парижской Коммуны.

Важным резервом ускорения судоремонта является скоростное резание металлов. На морском флоте его впервые применил токарь бакинского завода им. Вано Стуруа Григорий Харитонов. Он разработал новую конструкцию резцов, позволяющую значительно повысить производительность труда. Свои методы тов. Харитонов передавал на других заводах морского флота, в частности, стахановцам заводов им. Гаджиева и Рижского судоремонтного, где его примеру последовало немало рабочих. Нашлись последователи у тов. Харитонова и на заводах других бассейнов. Но, что удивительно, на бакинских заводах его методы внедряются еще медленно, хотя для этого там имеются все условия.

На судоремонтных предприятиях слабо перенимается опыт лучшего разметчика завода им. А. Марти Семена Халифа, который разработал ряд оригинальных приспособлений, не только значительно ускоряющих разметку, но и намного улучшающих качество работы разметчика. Опыт тов. Халифа заинтересовал не только инженеров завода, но и научных работников Одесского института инженеров морского флота, где тов. Халиф выступал с обстоятельным рассказом о своих методах работы и продемонстрировал сделанные им приборы для определения точности разметки сложных судовых деталей.

Успехи новаторов производства об'ясняются тем, что они работают в творческом содружестве с инженерами и техниками, которые передают им свои знания и опыт, направляют их усилия на решение важных производственных задач. В коллективном труде новаторов рождаются новые, передовые начинания, делаются ценные открытия. В результате деловой связи со стахановцами группа инженеров Рижского судоремонтного завода в составе тт. Прутяна, Нечипоренко, Лаврусевича и Белоусова разработала и внедрила в производство новый способ выплавки высококачественных чугунов на кислородном дутье, за что была удостоена высокого звания лауреатов Сталинской премии. На заводе им. Дзержинского разработан и внедрен новый метод выплавки чугуна с добавлением мазута, который резко повышает качество литья и снижает затраты других видов топлива.

Таких примеров новаторства на морском флоте немало. Они свидетельствуют о возросшей технической культуре моряков и судоремонтников, их стремлении приумножить успехи своей любимой Родины.

«Наша обязанность состоит в том, — говорил товарищ Г. М. Маленков в докладе о 32-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, — чтобы и впредь опираться на передовое, всеми силами поддерживать его, всемерно приумножать и распространять прогрессивные начинания и положительные примеры нашей работы, вести дело так, чтобы все мы равнялись на достижения новаторов, передовых советских людей».

Это обязывает хозяйственных руководителей, а также партийные и профсоюзные организации судоремонтных предприятий всемерно поддерживать новые, прогрессивные начинания стахановцев и инженерно-технических работников, всячески распространять достижения новаторов производства, сделать их опыт достоянием каждого рабочего, каждого коллектива предприятия. Для этого необходимо повести решительную борьбу со всеми теми, кто не поддерживает творческую инициативу новаторов, кто тормозит внедрение ценного опыта стахановцев. Распространением передовых начинаний должны заниматься не только на заводах, но также и в главных управлениях. К сожалению, в этом отношении у нас делается пока что еще очень и очень мало. Достаточно сказать, что ни в Главморпроме, ни в Главмашпроме пока еще не уделяют этому делу серьезного внимания, и ценный опыт стахановцев одного завода подчас не бывает известен другому предприятию.

Это об'ясняется тем, что главные управления ни разу не созывали новаторов предприятий для обмена опытом с тем, чтобы широко распространить его на всех судоремонтных заводах. Ясно, что такое отношение к почину новаторов не способствует распространению их творческой инициативы. Поэтому необходимо серьезно перестроить работу в этом отношении, по-деловому заняться распространением опыта передовиков производства с тем, чтобы его могли применять и на других наших заводах.

Большевистская партия, вождь советского народа товарищ Сталин учат нас всемерно поддерживать новые, прогрессивные начинания, потому что в этом—залог наших дальнейших успехов и без этого немыслимо наше движение вперед к коммунизму.

Всячески поддерживать творческую инициативу новаторов, всемерно распространять их опыт на морском флоте — первейший долг хозяйственных руководителей, а также партийных и профсоюзных организаций. В этом—залог улучшения работы морского транспорта, быстрейшего выполнения государственного плана перевозок грузов.

Награждение морских связистов

За отличную работу в области морской радиосвязи награждена значком «Почетный радист СССР» большая группа связистов морского транспорта.

Значок «Почетный радист СССР» получили судовые радиооператоры Г. Ф. Богданов, М. В. Васильев, И. Д. Грохольский, Б. Ф. Дегурко, Г. И. Каргаполов, А. А. Кузичкин, М. Ф. Левшин, Н. П. Олькин, З. Е. Пиликин, А. А. Шипкарев, Г. Д. Халоша и В. Н. Крутовских. Одним из лучших связистов Балтики является радиооператор парохода «Белоостров» Григорий Фирсович Богданов. Он работает на морском флоте 20 лет, совершил немало дальних рейсов, обеспечивая при этом надежную и безотказную радиосвязь. За самоотверженный труд тов. Богданов награжден орденами Трудового Красного Знамени и Красной Звезды. Радиооператор тов. Богданов в течение трех лет своими силами производит ремонт аппаратуры, которая содержится в образцовом техническом состоянии.

На морском флоте хорошо знают смелого морского связиста Владимира Петровича Митронова, ныне награжденного значком «Почетный радист СССР». В дни Великой Отечественной войны он проявил исключительное мужество, когда работал на теплоходе «Старый большевик». В одном из фронтовых рейсов радиооператор тов. Митронов вместе с моряками героически отражал налеты вражеской авиации. Тогда тов. Митронов был награжден орденом Ленина.

Среди награжденных значком «Почетный радист СССР» — старейшие работники морской радиосвязи М. А. Белозерова, Э. Г. Зборовский, Н. И. Кутузов, Б. О. Казимирский, М. Л. Маркова, В. П. Митронов, М. Г. Чебыкин, М. Е. Чулков, В. Н. Агафонов, П. С. Демидов. Значком «Почетный радист СССР» награжден преподаватель Ленинградского высшего мореходного училища А. М. Байрашевский. Им подготовлено для морского флота много опытных радиоспециалистов. Инженер тов. Байрашевский написал книгу о морской радионавигации.

Старший радиооператор Центрального узла связи Министерства морского флота Г. В. Красовицкий награжден значком «Почетный радист СССР» за обеспечение прямой и безотказной радиосвязи с судами дальнего плавания.

ПАРОХОД «ВАЛДАЙ» РАЗГРУЖЕН ДОСРОЧНО

РИГА. (Наш корр.). С открытием весенне-летней навигации к причалам Рижского порта одно за другим подходят суда, работающие на регулярных грузовых линиях. Коллектив порта встретил навигацию во всеоружии. Все суда, посетившие в апреле Ригу, были обработаны раньше срока. Особенно успешно прошла разгрузка парохода «Валдай». Организовав обработку судна по скоростной технологической карте, умело расставив силы, портовики сэкономили 28 проц. стояночного времени. На 20 проц. сокращено время обработки судов «Отто Шмидт» и «Ильмень».

Борясь с первых дней навигации за скоростную обработку флота, портовики в то же время привлекают для перевозки морем местные грузы. На линии Рига — Ленинград уже совершили первые рейсы суда, используемые для местных перевозок.

ПО СТАХАНОВСКОМУ ПЛАНУ

Экипажи передовых судов Рейдтанкера следуют примеру моряков теплохода «Мичурин»

В Рейдтанкере развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана перевозок нефтяных грузов. День и ночь с морского рейда идут в Астрахань караваны нефтеналивных судов. Экипажи передовых теплоходов-буксировщиков борются за быструю доставку горючего, экономят эксплоатационное время. Пример в работе показывают коммунисты и комсомольцы. Партийные организации судов помогают морякам успешно решать производственные задачи, воспитывают у них коммунистическое отношение к труду.

Сегодня мы печатаем рассказы моряков о том, как они, работая по стахановскому плану, выполняют свои социалистические обязательства, организуют борьбу за досрочное завершение производственных заданий.

Дорожим эксплоатационным временем

Почти всю первую декаду апреля теплоход «ВЛКСМ» простоял у стенки завода, и для того, чтобы выполнить месячный план, необходимо было работать с большим напряжением с первого же рейса. Партийная организация учла это и постаралась в короткий срок создать для каждого моряка привычную ему деловую обстановку.

Как только судно вышло в рейс, агитаторы провели беседы о том, что выполнение месячного плана будет зависеть прежде всего от результатов первых рейсов, так как упущенное затем наверстать трудно.

В плавании экипаж судна принял социалистические обязательства: досрочно завершить апрельский план перевозок и ежемесячно делать один сверхплановый рейсооборот на сэкономленном топливе и смазочных материалах. Путем правильной эксплоатации механизмов было решено удлинить срок между моточистками на 30 проц. и увеличить техническую скорость судна на 9 проц. На 25 проц. решено было снизить себестоимость нефтеперевозок.

Большинство моряков работает на теплоходе уже не первый год. Они еще в прошлые навигации строго придерживались установившейся на нашем судне традиции — дорожить каждой минутой навигационного времени. Но на судно прибыло и несколько новичков. В начале рейса они никак не могли принять всерьез необходимость борьбы за экономию каких-то там 2—3 минут на отдельных операциях. Но после специальных бесед, которые провели с ними агитаторы, моряки, пришедшие на наше судно, поняли свои ошибки.

Показателен в этом отношении такой случай. При буксировке порожних барж вахтенные матросы тт. Казанский и Бирюков из-за сильного отвального ветра не могли быстро закрепить буксир на гаке. Задержка от этого могла произойти на 4—5 минут. Это обеспокоило свободных от вахты молодых моряков тт. Кухаренко и Трофимова. Они немедленно поспешили на помощь вахтенным и закрепили буксир.

Экономию топлива и смазочных материалов мы начали с наведения чистоты в машинном отделении, ликвидации непроизводительных потерь топлива и масла. Капитан теплохода коммунист тов. Орлов рассказал морякам об уставных требованиях, привел примеры, когда из-за нарушения уставных требований и Правил технической эксплоатации по вине вахтенных мотористов бесцельно расходовалось горючее, выходили из строя механизмы. Моряки выявили все места утечек масла и топлива и немедленно их устранили.

В начале первого рейса были обнаружены недостатки в работе двигателя. На помощь старшему механику тов. Антилову пришел весь коллектив. Механики и мотористы быстро уравняли подачу топлива в цилиндры, отрегулировали и опрессовали нефтяные насосы, устранили малейшие пропуски газовыхлопных клапанов.

Все это дало возможность экипажу более эффективно бороться за выполнение взятых обязательств и добиться их выполнения. За декаду мы теперь экономим свыше тонны топлива и 300 килограммов масел. Скорость вождения караванов возрастает из рейса в рейс.

Однако сделано еще не все. Мы решили в ближайшие дни применить некоторые усовершенствования в форсунках. Это поможет улучшить использование топлива.

Непрерывное улучшение работы двигателей, совершенствование знаний людей дают возможность принять новые, повышенные обязательства.

Б. ВИЛЬЯНОВ,
секретарь партийной организации теплохода «ВЛКСМ».

Передовая вахта

АСТРАХАНЬ. (Наш корр.). Моряки Рейдтанкера все шире развертывают социалистическое соревнование за скоростную проводку караванов нефтеналивных судов. На-днях экипаж теплохода «Академик Вильямс» получил план-приказ доставить тяжеловесный воз, состоявший из барж «Иртыш» и «Сураханы», с рейда в Астрахань за 43 часа 30 минут. Как только теплоход вышел в путь, началось соревнование между вахтами за скоростную проводку каравана.

Первенства в соревновании добилась вахта старшего помощника капитана тов. Андрианова, которая выполнила задание на 120 проц. Во время движения теплохода с караваном судов бесперебойно работали механизмы. Машинная команда четко несла вахтенную службу. Теплоход «Академик Вильямс» совершил рейс за 36 часов 30 минут и пришел в Астрахань на 7 часов раньше срока.

За последние дни в Астрахань моряками Рейдтанкера досрочно доставлено шесть тяжеловесных караванов нефтеналивных судов.

Используем все резервы

Стахановцы нефтеналивного флота Рейдтанкера вместе с моряками других пароходств Каспийского бассейна прилагают усилия к тому, чтобы досрочно завершить годовой план перевозок.

Наше судно — теплоход-буксировщик. В прошлом году экипаж успешно справился с поставленными перед ним задачами и выполнил навигационный план на 128,5 проц. Моряки сэкономили 36 тонн топлива и 5 тонн смазочных материалов. Но мы не успокаиваемся на достигнутом. В этом году экипаж решил добиться еще более высоких трудовых показателей.

В нынешнюю навигацию экипаж теплохода «Урицкий» с первого рейса начал работать по стахановскому плану. Он был составлен с учетом тех больших возможностей, которые еще не использованы нами в работе. Эти производственные резервы мы стараемся полностью поставить на службу выполнения трудовых заданий. Коллектив судна решил увеличить на 10 проц. техническую скорость вождения караванов. Это серьезное обязательство. Оно потребовало от моряков усиления борьбы за крепкую трудовую дисциплину, улучшения организации службы на судне. Машинная команда теплохода привела в образцовый порядок механизмы, моряки повысили бдительность на вахте, безупречно выполняют уставные требования и Правила технической эксплоатации. Машинисты применили специальные приспособления для подгонки поршневых колец, что полностью устранило возможность их смещения при работе. В результате экономнее стало расходоваться горючее.

По примеру прошлого года мы разработали график профилактического осмотра механизмов. Этот график является составной частью стахановского плана. Систематическое проведение профилактических осмотров помогает удлинить срок службы механизмов, дает возможность своевременно определить степень изношенности той или иной детали. Опыт показал, что для продления сроков работы деталей механизмов и повышения мощности машин важно строгое соблюдение режима смазки. Смазку всех валов и подшипников, как и в прошлую навигацию, мы производим чистым машинным маслом. Не реже одного раза в месяц меняем отработанное масло.

Осуществление мероприятий, намеченных по стахановскому плану, дало в апреле значительный эффект. Вместо положенной нагрузки на одну индикаторную силу в 7.5 тонны мы дали 10 тонн.

Добиваясь повышения технической скорости вождения караванов, мы учли в своем стахановском плане все особенности работы судна в условиях Северного Каспия. Обстоятельно разработан маршрут следования теплохода с возом и с порожними баржами. Следуя на рейд, мы используем попутное течение, а при возвращении с рейда в Астрахань стараемся вести судно по местам, где сила течения минимальная. Такое использование особенностей течений значительно сокращает ходовое время. Так, следуя от Астрахани до рейда, мы экономим два часа. Еще быстрее теплоход идет в обратном направлении.

На собственном опыте мы убедились, что рациональное использование длины буксирного троса увеличивает скорость движения судна вниз по Волге от 5,5 до 7 проц. и с рейда в Астрахань — до 4 — 4,5 проц.

В стахановском плане нашего судна есть пункт об экономии 10 проц. времени в момент приема барж для буксировки. Это обязательство с успехом выполняет вахта старшего помощника капитана тов. Бурмистрова. Он заблаговременно, подавая гудки, предупреждает шкипера баржи о приближении к ней теплохода. На барже тут же начинается под'ем якоря. Едва судно поровняется с баржей, как тов. Бурмистров уже подает на баржу бросательный конец и, не останавливая теплохода, берет трос на гак.

Стахановская вахта экономит на приеме барж 25 — 27 минут. Таких же результатов добивается и второй помощник капитана тов. Аншаков. Благодаря усилиям команды межрейсовые стоянки судна сокращены против нормы почти на половину.

Возможно, что наш стахановский план еще не так совершенен. Работники Рейдтанкера не принимали участия в составлении этого плана. Тем не менее составленный нами стахановский план помог экипажу быстро выполнять производственные задания, работать четко и слаженно, безаварийно. Коллектив теплохода досрочно завершил апрельский план перевозок. Нам удалось дополнительно к заданию доставить несколько тысяч тонн грузов, причем эти сверхплановые рейсы были сделаны на сэкономленном топливе и смазочных материалах.

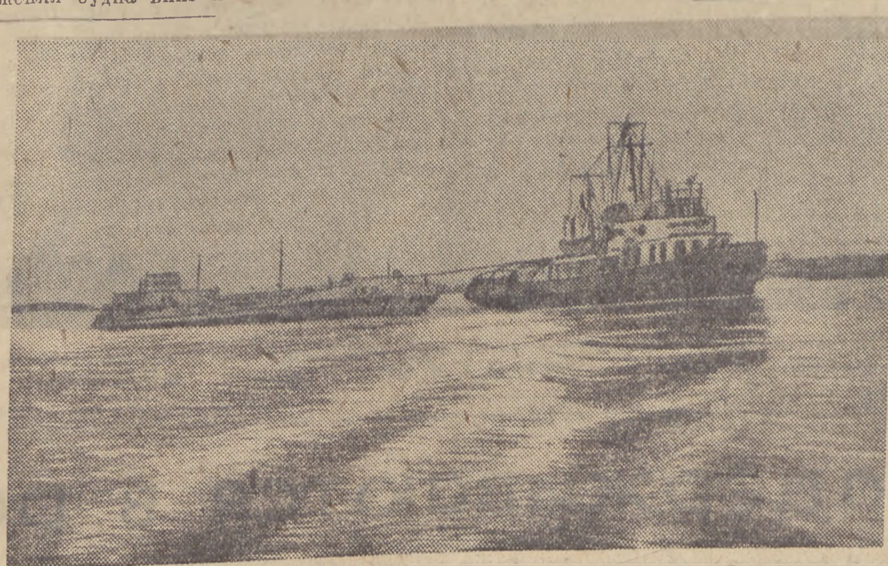
За месяц мы сберегли 13,8 тонны горючего. Это на 2,7 проц. превышает ту намеченную экономию, которая включена в стахановский план. Однако это еще далеко не предел. Машинная команда продолжает упорную борьбу с потерями топлива и смазочных материалов, вскрывает новые возможности для дальнейшей их экономии.

Какие огромные резервы имеются для экономии материалов на каждом судне, показывает достигнутая нами экономия смазочных материалов. С помощью простейших приспособлений мы не допускаем потерь ни одного грамма масла. За месяц нам удалось сэкономить 1.475 килограммов смазочных материалов.

Успешной работе нашего экипажа способствует хорошо поставленная техническая учеба моряков. Машинная команда старательно изучает Правила технической эксплоатации и четко их выполняет.

Почти весь экипаж теплохода состоит из молодежи. На-днях теплоходу «Урицкий» присвоено приказом начальника пароходства Рейдтанкер наименование комсомольско-молодежного судна. Это налагает на нас новую ответственность. Работа экипажа нашего судна должна служить примером для всей молодежи, работающей на судах Рейдтанкера. Первые наши трудовые успехи всецело говорят за то, что мы добьемся выполнения главного обязательства, включенного в наш стахановский план,— дадим сверх навигационного плана миллионы тонно-миль на сэкономленном топливе и смазочных материалах.

Ф. РЕШЕТНИКОВ,
капитан теплохода-буксировщика «Урицкий».
А. ПЯТАЕВ,
старший механик.



Теплоход «Академик Вильямс» — одно из передовых судов пароходства Рейдтанкер буксирует нефтеналивную баржу «Зея». Фото В. Никитина.

Проверяем выполнение социалистических обязательств

В ЧЕРНОМОРСКОМ ПАРОХОДСТВЕ

Развертывая предмайское социалистическое соревнование, коллектив Черноморского пароходства взял на себя повышенные производственные обязательства. В них черноморцы записали:

Выполнить апрельский план перевозок к 25 апреля. В оставшиеся 5 дней месяца частично покрыть задолженность, образовавшуюся в первом квартале года.

По примеру экипажа парохода «Минск» всем судам проплавать не менее 1,5 суток на сэкономленном топливе и смазочных материалах.

Провести в апреле ремонтные работы силами экипажей на 400 тысяч рублей.

Ввести в эксплоатацию электростанцию в подшефной Ясинской МТС, открыть в Одессе летний театр, озеленить территорию пионерского лагеря и жилых домов пароходства.

На-днях были подведены итоги выполнения социалистических обязательств. Моряки Черноморского пароходства выполнили месячный план к 25 апреля по тоннам на 100,2 проц. и по тонно-милям на 133 проц. В оставшиеся пять дней экипажи судов перевезли дополнительно к плану 21 процент грузов. На сэкономленном топливе и смазочных материалах суда пароходства проплавали в общей сложности 2,4 суток.

Перевыполнено на 97 тысяч 800 рублей обязательство по ремонту судов силами экипажей.

В дни подготовки к празднику по инициативе моряков теплохода «Мичурин» на судах Черного моря зародилась новая форма социалистического соревнования — работа экипажей по стахановскому плану. Это способствовало успешной борьбе за ускорение рейсооборачиваемости флота и увеличение перевозки грузов.

Успешно выполнено также обязательство по озеленению территории пионерского лагеря и жилых домов пароходства.

Начальник Черноморского сухогрузного пароходства А. ДАНЧЕНКО.

Сверхплановые рейсы

Желая успешно провести навигацию и досрочно завершить задание по всем показателям, экипаж нашего судна детально обсудил свой навигационный стахановский план и приступил к его выполнению.

За счет полного использования мощности машин и хорошего знания фарватера мы решили доставлять караваны судов с морского рейда в Астрахань быстрее, чем раньше. Экипаж нашего судна горячо поддержал почин моряков дунайского парохода «Минск». Машинная команда теплохода «Дзержинский» стремится сэкономить 10 проц. топлива, 5 проц. смазочных и обтирочных материалов. На 15 проц. решено сократить межрейсовые стоянки судна.

Чтобы не допустить никаких аварий и поломок механизмов, экипаж взял их на социалистическую сохранность. В прошлом году машинная команда ремонтировала все механизмы своими силами на протяжении всей навигации. В этом году мы также путем профилактического ремонта обеспечим бесперебойную работу главного двигателя.

Экипаж судна рассчитывает за счет экономии времени, топлива и смазочных материалов сделать за навигацию несколько сверхплановых рейсов. В этом году теплоход уже сделал 5 рейсов. Проверка показала, что все пункты стахановского плана выполняются успешно. На зачаливании и расчаливании барж нами сэкономлено не 10 проц. времени, как намечено по стахановскому плану, а значительно больше. С превышением выполняются также обязательства по экономии топлива и масла.

Нельзя умолчать, однако, о недостатках, которые мешают нашей работе. По стахановскому плану мы должны ввести повахтенное планирование, т. е. каждой вахте давать задание, к какому пункту и за какое время она должна привести караван. Но мы не могли составить ни одного задания на вахту ввиду того, что на Астраханском рейде не получаем своевременно план-приказов. Их нам обычно вручают только тогда, когда судно приходит на рейд следующим рейсом. Неорганизованность работы диспетчерской службы мешает, таким образом, успешному выполнению стахановского плана. Без план-приказа, не зная тоннажа каравана, мы лишены возможности вести повахтенное планирование, а начальники вахт, не получая заданий, обусловленных строгими расчетами, не могут правильно оценивать работу своих вахт и своевременно принимать необходимые меры по обеспечению быстрого движения судна. Рейдтанкер должен по-боевому организовать работу диспетчерского пункта на Астраханском рейде.

Н. МИШИН,
капитан теплохода «Дзержинский».

Соревнование астраханских крановщиков

Следуя примеру передовых механизаторов морских портов, крановщики Астраханского сухогрузного морагентства Каспфлота вступили в социалистическое соревнование за выполнение двух годовых норм.

Широко используя техническое оснащение порта, систематически повышая производительность труда на погрузо-разгрузочных работах, морагентство еще в прошлом году завершило пятилетний план. В этом году сделаны дальнейшие шаги по использованию всех резервов для досрочного выполнения годового плана обработки грузов.

Обсудив материалы об опыте знатного ленинградского механика Константина Шарапова, опубликованные в «Морском флоте», механизаторы Астраханского морагентства Каспфлота решили широко использовать опыт тов. Шарапова в своей работе. Взяв обязательства по перевыполнению норм и сокращению сроков погрузки и выгрузки, крановщики стремятся также отработать каждым краном за навигацию не менее ста часов на сэкономленном топливе и смазочных материалах.

Каждая комплексная бригада, состоящая из старшего механика, сменного механика, семи крановщиков и электромоториста, взяла на социалистическую сохранность по два крана и механизмы электростанции, обслуживающей участок работ бригады.

7 апреля в 18 часов у причалов морагентства ошвартовалось первое в этом году судно. Теплоход «Катунь» стал под погрузку соли. По существующим нормам погрузку следовало произвести в течение 20 часов. Однако технологическая карта, разработанная начальником погрузо-разгрузочного сектора тов. Агаповым и инженером по эксплоатации тов. Смирновой, предусматривала более сжатый срок погрузки — 16 часов 30 минут. В технологической карте детально указывалось, как следует использовать различного рода возможности для быстрейшей погрузки судна, как расставить краны и вспомогательные бригады грузчиков.

Все участники погрузки заранее ознакомились с технологической картой. Работа закипела в первые же минуты погрузки. Механизмы, отремонтированные силами самих рабочих, действовали безотказно. Наилучших показателей среди соревнующихся достигли крановщик тов. Никонов и бригада грузчиков тов. Крюкова. Они дали за смену свыше двух с половиной норм.

Охваченные трудовым энтузиазмом, крановщики и грузчики боролись за каждую минуту. Теплоход «Катунь» был погружен за 11.5 часа.

К. ШИРОКОВ.

На Севере поднят флаг навигации!

Не допускать простоев судов—важнейшая задача работников диспетчерской службы

На Севере поднят флаг навигации. Первые пароходы с грузом отошли от причалов Архангельского порта.

Развернув социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана, моряки Севера решили в этом году значительно увеличить и ускорить перевозки грузов. На судах широко используется опыт работы передовых экипажей, намечены меры для улучшения оперативного руководства работой флота и портов. Ниже печатаются рассказы руководителей и диспетчеров пароходства и портов о том новом, что будет использовано в эту навигацию для улучшения перевозок.

Первые рейсы

Северная Двина очистилась ото льда. В Архангельском порту закончилась ледокольная кампания, и суда каботажного плавания вышли в первые рейсы. Коллективы Архангельского порта, его районов и служб приложили все усилия, чтобы подготовиться к обработке грузов. В порту Бакарица приведены в порядок грузовой инвентарь, электрическое хозяйство, складские помещения. То же сделано в портовых районах Левого берега. Мосеева острова, на каботажной пристани.

Работа в эту навигацию предстоит большая и сложная. Готовиться к ней мы начали давно. Зимой были отремонтированы все портальные, гусеничные и железнодорожные краны.

В этом году механизация порта значительно возрастет. Ручной труд грузчиков заменят машины. В район Левого берега прибыли новые подштивочные грейферы. Кроме того, в этом году особенное значение придается малой механизации, которая значительно облегчит труд грузчиков.

Скоростные методы погрузки и разгрузки судов станут основными в работе портовиков. Не менее 60 проц. грузов обработать скоростными методами — таково решение коллективов всех грузовых районов порта. Этой главной задаче с первых же дней навигации подчинены все наши силы и средства. Для успешного выполнения такой задачи наши диспетчеры разработали 25 технологических карт, которые предусматривают погрузку и разгрузку судов по скоростному графику. Работая по новым технологическим картам, грузчики и механизаторы уже добились первых успехов. Несколько судов ушло в рейсы значительно раньше графика.

М. ПРИЧЕРТ,
заместитель начальника Архангельского порта.

Проявлять заботу о пассажирах

В этом году у нас по-новому строится работа пассажирского флота. Опыт экипажа парохода «Воронеж» позволил нам пересмотреть прежний график движения судов по пассажирским линиям и ввести новое, ускоренное расписание. Теперь рейс из Архангельска в Кандалакшу будет занимать восемь дней вместо прежних десяти, а из Архангельска в Парьян-Мар и обратно—одиннадцать дней. На сутки сокращаются рейсы судов и на других направлениях.

В прошлые навигации багаж пассажиров задерживался на каботажной пристани по месяцу и больше. Сейчас мы потребовали от порта, чтобы багаж отправляли без всяких задержек на том же пароходе, на котором следует его владелец.

В эту навигацию будет значительно увеличена скорость пассажирских судов. На пароходе «Вятка» разработан стахановский план. В первом пункте этого плана предусмотрено улучшение культурного обслуживания пассажиров в пути и в портах, а также лучшее использование грузопод'емности судна за счет недоиспользования излишнего запаса угля и воды.

Следуя почину экипажа парохода «Минск», команда пассажирского парохода «Воронеж» обязалась плавать четыре дня в месяц на сбереженном топливе. Подобные обязательства взяли на себя экипажи судов «Юшар» и других.

З. ДОВГАЛЕВА,
старший диспетчер группы грузопассажирского флота.

Больше контакта в работе порта и пароходства

План прошлого года коллективом нашего порта перевыполнен. Более трети судов обработано скоростными методами и отошло от причалов досрочно.

В этом году мы также заранее подготовились к навигации. Портовики Молотовска своими силами изготовили десять больших грузовых сеток. Применение этих сеток на 25 проц. увеличит загрузку кранов. В порту соединены также железнодорожные пути второго и третьего причалов. Наши рационализаторы облегчили труд грузчиков. Они упростили штивку угля в бункерах судов.

По-новому организуется работа сменных диспетчеров, на которых теперь возлагается задача не только организовывать грузовые операции, но и следить за своевременным обеспечением судов топливом и водой. Однако некоторые обстоятельства мешают нам успешно выполнять план.

У нас нет должного контакта с пароходством. В прошлом году из-за нечеткой работы диспетчерского аппарата пароходства портовики не могли быстро решать производственные задачи. Порт несвоевременно получал информацию о прибывающих судах и о расположении грузов в их трюмах. Поэтому мы не всегда хорошо могли подготовиться к приему судов. Диспетчеры пароходства почти не бывают в порту. Они мало знакомы с условиями работы портовиков, не знают, какие в порту механизмы. Это приводит к тому, что к нам направляются пароходы с углем, которые мы не можем разгрузить. Так, например, груженный углем пароход «Вятка» отправили в Молотовск, не посоветовавшись предварительно с нами. В результате в Молотовске он из грейферов не прошел в люки. Выгружать уголь из трюмов пришлось бадьями, по полтонны. Судно простояло двое суток. Чтобы впредь избежать этого, диспетчерам пароходства необходимо хорошо изучить организацию работы нашего порта и других портов бассейна.

Пароходство организовало регулярную грузовую линию Нарьян-Мар — Архангельск. По нашему мнению, на эту линию целесообразнее всего поставить пароход «Хозе Диас», теплоход «Капитан Гастелло», лихтер «Кия» и еще несколько судов. При наличии у нас большого грейфера грузопод'емностью в семь тонн мы сможем быстро разгрузить уголь с этих судов.

М. ТРОСТЯНЕЦКИЙ,
главный диспетчер Молотовского порта.

Скоростными методами

Готовясь к навигации, диспетчерская служба Архангельского порта разработала технологические карты скоростной обработки флота. Таких карт составлено 25. Они предусматривают разгрузку и погрузку судов углем и рудой, круглым лесом, штучными грузами. Для некоторых грузов составлено два-три наиболее приемлемых варианта производства грузовых операций. Вот некоторые из них.

Пароход «Буденный» должен грузиться круглым лесом. Чтобы погрузить около четырех тысяч тонн леса, надо затратить по нормам 72 часа 20 минут. Но мы решили грузить судно за 60 часов, то-есть на 12 часов раньше срока. Погрузка будет итти одновременно в четыре трюма. Три портальных крана, два из которых будут расположены против носовых трюмов, а один против кормовых, смогут брать лес с воды через борта судна и подавать его в трюмы. Лес крепится стальными тросами. Портальные краны будут делать за час по 13 циклов и подавать в трюмы 46 тонн леса. Сообразно с этим планом закрепленные на погрузке леса бригады грузчиков тт. Кукушкина, Конькова, а также смены крановщиков Е. Перфильева и А. Гладких составили свои стахановские графики работы и обязались вырабатывать в каждую смену по полторы нормы.

В скоростной график включена также и обработка крупнотоннажных судов. Для примера разберем один из разработанных нами скоростных планов погрузки. На пятилючный пароход «Кубань» нужно погрузить четыре с половиной тысячи тонн мукп. В технологической карте указаны склады, из которых мука будет беспрерывно доставляться к борту судна. Первый и пятый люки обслуживаются судовыми лебедками, остальные — портальными кранами. В трюмах работают одновременно пять бригад грузчиков.

А вот другой вариант: пароход типа «Сталинабад» приходит к причалу. Для выгрузки с него угля выделяются три крана с грейферами грузопод'емностью в семь и три тонны. Учитывая достижения наших крановщиков-беспаловцев, мы составили план из расчета, что краны будут делать от 20 до 30 циклов в час. Благодаря этому разгрузку судна можно закончить на 22 часа раньше срока.

В результате такой организации более 50 проц. всех судов мы сможем обработать досрочно.

М. ЛОХАНИН,
главный диспетчер Архангельского порта.

Составили твердый график движения флота

В нынешнюю навигацию перед Северным пароходством поставлены большие задачи. Нужно, чтобы с первых дней плавания экипажи всех судов активно включились в борьбу за успешное выполнение плана перевозок. Для этого мы организуем регулярные скоростные линии. С 20 мая открывается Умбская регулярная грузовая линия. График движения судов по этой линии нами уже разработан. На линию Умба — Кольский залив со второй половины июня ставится пароход «Сура», который затем в июле перейдет на обслуживание грузовой регулярной линии Печорско-Амдермского направления. Перевозка грузов из Умбы в Мурманск будет производиться лихтерным флотом.

Работа флота строится с таким расчетом, чтобы в то время, пока один из лихтеров стоит под погрузкой, два других находились в пути.

Для перевозки лесных и других грузов из Онеги в Кольский залив направляются два крупнотоннажных лихтера с прикрепленным к ним буксиром. Печорскую грузовую регулярную линию начнут обслуживать — два парохода. Кроме транспортных судов, за этой линией закрепляются лихтеры и буксиры.

Мы составили также твердый график движения судов на Крайнем Севере.

Диспетчерский аппарат к началу навигации готов. Вся предварительная работа сделана. Составлены графики движения флота. Особенно тщательно разработан план захода судов в порты под грузовые операции. Это позволит нам успешно бороться с непроизводительными простоями флота.

Однако, чтобы флот работал ритмично, строго по графику, нужна согласованная, слаженная работа портов и пароходств. С этой целью мы намерены провести совещание с работниками Архангельского порта.

Мы требуем четкой работы и от клиентуры, производящей грузовые операции своими силами. Погрузку и выгрузку судов в Амдерме производят на открытом рейде. При штормовой погоде приходится прекращать грузовые операции и отводить суда в безопасное место стоянки. Это ведет к излишним простоям. Между тем, суда можно перегружать в закрытом от ветров районе у острова Местный. Надо только реконструировать имеющийся там причал. Об этом мы не раз писали работникам главка, в частности тов. Уманской. Но, к сожалению, ответа на свое предложение не получили до сих пор.

Необходимо также направить в Амдерму морагента для контроля за ходом грузовых работ и организации перевалки грузов.

Н. МЕДВЕДКОВ,
главный диспетчер Северного пароходства.

В Министерстве Иностранных Дел СССР

9 мая Министерством Иностранных Дел СССР была направлена посольству Великобритании в Москве нота, в которой сообщалось, что 1 мая сего года в 170 километрах восточнее Мурманска советской пограничной охраной был задержан английский рыболовный траулер «Этрурия», производивший незаконный лов рыбы в советских водах на расстоянии 1,5 мили от берега и таким образом нарушивший границу советских территориальных вод.

Факт незаконного лова рыбы на расстоянии 1,5 мили от советского берега признан капитаном траулера Ч. Чепмэн, подписавшим соответствующий акт.

В соответствии с действующим советским законодательством Ч. Чепмэн был подвергнут советскими органами штрафу в размере 300 рублей с из'ятием незаконно выловленной рыбы.

11 мая посольство Великобритании внесло указанный выше штраф, в связи с чем траулер «Этрурия» был тогда же освобожден.

Об инспекциях портового надзора

На морском флоте проведено новое, очень важное мероприятие. Портовый надзор, который до последнего времени подчинялся начальникам портов, сейчас перешел в непосредственное подчинение Министерства морского флота. Это имеет большое значение.

До сих пор капитаны портов, будучи заместителями начальников портов, нередко шли на уступки. Они нарушали существующие правила, совершенно забывая, что важнейшая задача портового надзора — обеспечение безопасности мореплавания и предотвращение аварий.

Прошлой зимой был отправлен из Мурманского порта на помощь лихтеру спасательный буксир «Кандалакша». Удостоверение Морского Регистра СССР на право плавания буксира было просрочено. Судно было в неисправном техническом состоянии, не имело запасного буксирного троса. В результате, когда «Кандалакша», буксируя лихтер, попала в шторм, трос лопнул, и суда оказались в бедственном положении. На помощь им пришлось направить транспортные суда и самолет. Все это произошло из-за грубого нарушения капитаном порта правил портового надзора.

Такие факты не единичны, и это свидетельствует о том, что некоторые капитаны портов не понимают своей обязанности неустанно бороться за безопасность мореплавания.

Организация самостоятельных инспекций портового надзора, независимых от портов и пароходств, повысит авторитет начальника инспекции — капитана порта и превратит его в подлинного представителя государственного надзора за мореплаванием.

Велика ответственность капитана порта. Не надо забывать, что это то лицо, которое дает «добро» на выход судна в море в ответственный и нередко продолжительный рейс. А ведь до самого последнего времени были случаи, когда в некоторых портах отход судов оформлял делопроизводитель или заспанный дежурный портовый надзиратель; они, случалось, ставили на судовых документах штамп отхода, даже не побывав на судне.

Надо понять, что осмотр судна капитаном порта перед выходом в море — это не простое пожелание капитану судна «счастливого плавания» и не только беглый просмотр судовых документов. Большинство наших капитанов портов — это капитаны дальнего плавания с большим стажем, с богатым опытом. Уже подымаясь по трапу, они могут судить о состоянии судна и дисциплине экипажа. Поэтому к замечаниям капитанов портов каждый судоводитель должен прислушиваться внимательно. Капитаны портов, в свою очередь, должны быть требовательны, должны настойчиво добиваться выполнения своих распоряжений. Правильно поступил капитан Мурманского порта тов. Михайлов, задержав выход парохода «Вытегра» в дальний рейс. На этом судне были обнаружены грубые нарушения Устава службы на судах морского флота Союза ССР, антисанитарное состояние жилых и служебных помещений и отсутствие предметов бытового снабжения.

Большие и ответственные задачи поставлены перед начальниками инспекций портового надзора — капитанами портов.

Одна из этих задач — постоянное наблюдение за правильностью загрузки причалов, за состоянием причального фронта. Только совместными силами работников портов и портового надзора могут быть ликвидированы такие грубые нарушения правил технической эксплоатации гидротехнических сооружений, какие были, например, в Ждановском порту, где несколько причалов пришлось вывести из эксплоатации. В Лепайском и других портах на многих причалах до сих пор отсутствуют причальные брусья.

Выделение капитанов портов из состава портов, конечно, не означает, что эти опытные моряки-специалисты перестанут помогать начальникам портов своим многолетним опытом. Наоборот, надо думать, что впредь каждый начальник инспекции портового надзора будет еще активнее помогать портовикам в их борьбе за выполнение производственных заданий, в поддержании необходимых глубин в портовых водах и на подходах к порту, в улучшении навигационной обстановки, в проведении ледокольных кампаний и во всех других делах, требующих морских знаний и опыта морской практики.

Генерал-директор морского флота административной службы III ранга
В. МАНЖИН.



Экипаж парохода «Вологда» — один из передовых коллективов Северного бассейна. **На снимке:** отличная судовая вахта второго помощника капитана А. Пузанкова. У штурвала — рулевой Б. Лаврентьев. Фото К. Моисеева.

Суда задерживаются в ремонте

В этом году весна на Севере пришла раньше обычного времени. Теплая пора застала врасплох руководителей судоремонтного завода пароходства. Прошел лед. Открылась навигация, а флот все еще стоит в ремонте. Ни одно судно, кроме двух буксиров, не сдано заводом в эксплоатацию. Но руководителей завода тт. Александрова и Соколова это нисколько не смущает.

— Позвольте, — говорят они, — но ведь сроки еще не подошли. Суда по графику надо сдавать 15 и 20 мая.

Однако такое заявление по меньшей мере несерьезно. На заводе не сумели организовать работу так, чтобы не нарушить график. Взять хотя бы к примеру ремонт лихтера «Мга». Большую часть работ по этому судну можно было произвести еще в начале зимы. Материала, на недостаток которого так часто ссылаются на заводе, было достаточно. Была свободна и квалифицированная рабочая сила. Но благоприятный момент упустили. В результате ремонт лихтера «Мга» отстает от графика на 18 проц. Не готовы комингсы люка, не изготовлена станина рулевой машинки, не произведен ряд других работ. Положение создалось исключительно серьезное. Руководители завода теперь и сами признают, что лихтер в срок сдан не будет и что закончить ремонт его они сумеют не ранее 25 мая, то-есть на десять дней позднее, чем это определено планом.

Таковы факты. А ведь совсем еще недавно на диспетчерском совещании начальник планово-производственного отдела тов. Беляевский заверял, что ремонт лихтерного флота будет закончен к 20 апреля. В пароходстве оказались благоразумнее и не включили лихтер в график движения судов. Спустя десять дней выяснилось, что это было пустое, ничем не оправданное заявление.

Сильно отстает от графика ремонт лихтеров «Кола» и «Оредеж». На заводе вообще щедры на обещания. В начале зимнего судоремонта работы по пароходу «Мудьюг» взялись вести скоростными методами. А усилий к этому не приложили, графика не разработали. Ремонт проходил медленно, сроки нарушались. Только в последней декаде апреля отставание удалось ликвидировать. Но «хвостов» оказалось очень много. Еще и сейчас, в мае, задерживается ремонт второго котла и машины. Не отлиты колосники и отражатели, заказанные заводом на другом предприятии. Судно могло бы уже 10 мая выйти в плавание, если бы эти работы были закончены.

Ремонт парохода «Лена» проходил по графику, но, несмотря на это, целый ряд трудоемких работ еще не закончен. И хотя на заводе утверждают, что судно выйдет из ремонта в срок, надежды на это мало.

Не справляется завод и с ремонтом парохода «Лахта». Еще не опрессованы рамки клингера, не изготовлены вьюшки для тросов, шестеренка рулевой машинки, не заменена часть трубопроводов.

Со значительным отставанием идут работы по пароходам «Рошаль», буксиру «Коммунист» и теплоходу «Академик Комаров». На теплоходе медленно идут работы по ремонту электропроводки, хотя электроцех и не загружен. Не закончено тормозное устройство у грузовых лебедок. Об'ем этих работ большой. Серьезное опасение также вызывает ход работ по ремонту углекислотной установки. Повинна в этом и механико-судовая служба пароходства, задержавшая изготовление чертежей. Испытание этой установки отнимет много времени, а дни бегут. Теплоходу скоро надлежит выйти в рейс.

Задержка судов в ремонте об'ясняется плохой работой завода, многочисленными переделками. По нескольку раз перепаивали трубки фланцев для пароходов «Вятка» и «Воронеж». Опрессовывали их не в цехе, как обычно принято делать, а на самих судах, находящихся вдали от завода. Бесцельно загружали транспорт, отрывали людей на долгое время.

Три-четыре раза отливали арматуру для парохода «Рошаль»—и все безуспешно. По самому скромному подсчету брак в литье превышает 40—45 проц. выпускаемой продукции.

Для лихтера «Кола» завод отремонтировал грузовую лебедку. Начальник отдела технического контроля тов. Бурмин уверял всех, что она вполне исправна, и даже намеревался выдать на нее сертификат. А на следующий день обнаружили в ней ряд дефектов. Лебедку пришлось перебирать заново. В довершение всех бед при доставке лебедки на судно раскололи станину.

Стахановцы механического цеха завода еще в прошлом году предложили начать борьбу за высокое качество продукции. Это позволяло заводу организовать четкий контроль за качеством изготовляемых деталей и производством судовых работ, устранить брак. Партбюро и дирекция завода вначале горячо поддержали начинание передовиков производства. Много говорили об этом на собраниях. Выносили хорошие постановления. Издавали приказы. Но начатое дело так и не довели до конца. Соревнование за отличное качество продукции, за честь заводской марки как следует не развернуто. Брак не снижается, а растет.

На заводе нет четкой организации труда. Работают здесь рывками. Такая негодная практика ведет не к сокращению сроков ремонта судов, а к задержке ввода их в эксплоатацию.

Недавно на заводе состоялось партийное собрание. Коммунисты завода, стахановцы, мастера вскрыли ряд серьезных недостатков, подсказали пути их устранения, наметили мероприятия по улучшению производственной деятельности завода. Было принято решение. Но у руководителей завода нехватило настойчивости в выполнении своих собственных решений. Все остается попрежнему, как было. Необходимых организационных мер по ликвидации отставания на судоремонте не принято.

Клиентура заканчивает подготовку грузов для перевозки их морским путем. Пройдет еще день-два, и она пред'явит свои требования к пароходству, а флот все еще стоит в гавани завода.

Недостатки производственной деятельности завода пароходства вызывают серьезные опасения. Нужны об'единенные усилия всего заводского коллектива и руководителей пароходства, чтобы вывести завод из прорыва. Флот не может задерживаться на ремонтной базе. Навигация открылась. Надо выходить в море!

Б. МОЛЧАНОВ.

ПО СТРАНИЦАМ БАССЕЙНОВЫХ ГАЗЕТ

Перед итоговыми занятиями в сети партийного просвещения

Глубоко изучают марксистско-ленинскую теорию, историю большевизма, жизнь и деятельность великих вождей Ленина и Сталина коммунисты и комсомольцы судов Каспийского сухогрузного флота. В числе передовиков учебы газета **«Большевик Каспия»** называет моряков судов «Багиров», «Азербайджанец», «Дагестан», «Кабардинка», «Ингул».

Политшкола на теплоходе «Багиров» завершает учебную программу. Занятия помогли электрику Сапякину, матросу Азизу Алиеву, мотористам Петрову, Короткову и другим расширить политический и культурный кругозор. Серьезно готовясь к занятиям, они отвечают на вопросы пропагандиста уверенно и обстоятельно. Отличными являются и их показатели в труде.

В этом году моряки достигли высоких успехов в учебе потому, что партийные и комсомольские организации этих судов на протяжении всего учебного года ведут настойчивую борьбу за глубокое усвоение марксистско-ленинской теории.

Однако не на всех судах партийные и комсомольские организации уделяют должное внимание политической учебе. Только потерей чувства ответственности, говорит газета, можно об'яснить тот факт, что на теплоходе «XXX лет ВЛКСМ» в течение последних трех месяцев бездействует политшкола. На пароходе «Свердлов» безответственное отношение пропагандиста Соколова к партийным обязанностям привело к снижению идейного уровня занятий. Этот пропагандист «прошел» шестую тему учебной программы за 1 час вместо отведенных 12 часов. Конспектов занятий у Соколова не оказалось. Рекомендованными дополнительными материалами он не пользуется, удовлетворяется лишь одной брошюрой в помощь слушателям политшколы.

Газета «Большевик Каспия», критикуя недостатки кружков и политшкол, об'ясняет их

«тем, что партийные и комсомольские организации, проделавшие значительную работу в начале учебного года, в последнее время ослабили руководство политической учебой коммунистов и комсомольцев. Редко практикуется заслушивание на партийных и комсомольских собраниях отдельных пропагандистов и слушателей политшкол, слаба критика и самокритика. Стенные газеты недостаточно борются за высокое идейное содержание занятий, за действенность пропаганды и агитации. Все еще мало проводится лекций для слушателей кружков и политшкол».

Газета призывает организованно, с высокими результатами закончить учебный год.

Отвага моряков

Моряки парохода «Нарва» показывают высокую морскую выучку, смелость и отвагу в борьбе со стихией. Недавно они были застигнуты штормом в северной части Японского моря. Рассказывая о борьбе моряков со стихией, старший помощник капитана парохода «Нарва» тов. Павличенко пишет в газете **«Сахалинский моряк»**:

«Под ударами волн судно испытывало резкую качку и перестало слушаться руля. Огромные волны перекатывались по палубе. Вода начала попадать в бункерную яму, кочегарку. Кочегары тт. Казачков, Семенов, Никонов и другие, работая по колено в воде, не покидали своего поста. Во главе с боцманом Заварзиным матросы Абрамкин, Кацуба, Дубинин и плотник Мельников, преодолевая шторм, задраивали центральный бункер на ботдеке. В это время накатившаяся на кормовую палубу огромная волна ударила в грузовую автомашину и ослабила найтовы. Автомашина, словно игрушка, стала кататься по палубе. У гротмачты выбило из найтов бочки, которые при кренах судна в 30—35 градусов с грохотом перекатывались по палубе. Рискуя быть смытыми за борт, моряки занайтовали автомашину. За самоотверженную работу во время шторма капитан тов. Васильев об'явил благодарность морякам».

Молодежное общежитие

Большую заботу о молодежи проявляют хозяйственные и партийные руководители Керченского судоремонтного завода.

«Морская газета», рассказывая о молодых рабочих, проживающих в заводском общежитии, пишет:

«Ласковые лучи весеннего солнца скользят по поверхности белоснежной скатерти, покрывающей стоящий посреди комнаты стол. Светло здесь, просторно. Радуют глаз аккуратно заправленные кровати, новый гардероб, тумбочка, этажерка, занавески на окнах, цветы на подоконниках. Это одна из комнат общежития Керченского судоремонтного завода. Староста комнаты — комсомолец каменщик Григорий Берест; живут здесь бригадир молодежной бригады котельщиков Иван Бирка, котельщик Леонид Опара.

Комната № 15. Здесь также чисто, уютно, приветливо. За столом сидит котельщик Федор Сухоруков. Склонившись над книгой, он сосредоточенно читает ее.

Много молодых судоремонтников, живущих в общежитии, учится в общеобразовательных школах».

Всего в общежитии живет 85 человек. Из них большая часть—выпускники ремесленных училищ.

Много стараний прилагают комендант тов. Диденко и коллектив обслуживающего персонала, чтобы создать молодым рабочим хорошие бытовые условия, окружить их вниманием и заботой.

Все двадцать комнат общежития содержатся в образцовой чистоте и порядке. Возвратившись с завода, судоремонтники имеют горячую воду. Вымывшись и переодевшись, они идут в красный уголок. Здесь для них организуют беседы, лекции, можно послушать радио, почитать газеты, журналы, книги.

Много сделали руководители и общественные организации завода, чтобы общежитие молодежи стало благоустроенным, уютным и культурным жилищем.

К пленуму ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

Улучшить культурно-массовую работу среди моряков

Морякам часто приходится совершать дальние плавания, подолгу находиться в отрыве от родного берега, а следовательно и культурно-просветительных учреждений. Поэтому особенно важно организовать для моряков культурный досуг непосредственно на судах. А это возможно лишь при условии, если партийные, комсомольские и профсоюзные организации судов будут неустанно заботиться о создании коллективов художественной самодеятельности, об улучшении работы киноустановок, библиотек и красных уголков, спортивных и всевозможных других кружков.

Хорошо поставлена культурно-массовая работа на пароходе Балтийского пароходства «Севастополь». Партийная организация парохода обсудила вопрос о состоянии культурно-массовой работы и решила организовать на судне коллектив художественной самодеятельности. Среди экипажа оказались певцы, плясуны, рассказчики и музыканты. Была подобрана необходимая литература: сборники пьес, скетчей, стихотворений и песен, приобретены музыкальные инструменты. Руководство коллективом художественной самодеятельности было возложено на члена судового комитета тов. Шумкова.

И вот однажды утром моряки прочитали об'явление о том, что на судне состоится концерт художественной самодеятельности. Моряки с нетерпением ждали вечера. Пароход находился далеко от родных берегов. Стояла штилевая погода. В назначенный час все свободные от вахты собрались на концерт прямо на палубе. Водарилась тишина. Об'явлен первый номер: в исполнении матроса Игоря Барбазанова — песня «Заветный камень». Когда зазвучали слова песни о герое-севастопольце, сохранившем в боях заветный камень, как кусочек родной земли, моряки из далекого океана перенеслись мысленно в родные края. Родина! Нет ничего краше, милее и дороже на свете, чем ты! Сердца и мысли моряков в эти минуты были в центре нашей Родины — Москве, где живет и работает вождь советского народа и трудящихся всего мира товарищ Сталин. А песни лились одна за другой.

После концерта старый моряк, машинист тов. Козев сказал: «Спасибо вам, друзья, за хорошие песни, которые так глубоко волнуют душу и сердце моряка! Вот сейчас я будто слышал голос и дыхание Родины».

Программу концертов на пароходе «Севастополь» стремятся насытить разнообразным и глубоким содержанием. Матрос Мартынов с неизменным успехом читает отрывки из произведений А. Островского, А. Чехова, советских писателей и поэтов. Третий механик Денисов исполняет песни на губной гармонике, кочегар Выдра играет на мандолине, дневальный Ремизов — на аккордеоне. Участники коллектива художественной самодеятельности судна «Севастополь» нередко выступают на других судах. С большим успехом прошел их концерт на пароходе «Хасан».

Кроме кружков художественной самодеятельности, на пароходе организованы спортивные кружки, проводятся шахматно-шашечные турниры.

Культурно-массовая работа, проводимая на этом судне, еще теснее сплотила коллектив экипажа, укрепила морскую дружбу. Дружны в досуге, дружны и в труде. Пароход «Севастополь» является ныне одним из передовых судов по выполнению плана перевозок и по всем производственным показателям.

Хорошо работают коллективы художественной самодеятельности на пароходе «Вологда», на теплоходе «Иркутск», на судах «Дмитрий Донской», «Маршал Говоров». Экипажу судна «Вильнюс» Балтийского пароходства ВЦСПС присвоил звание «Лучший коллектив физкультуры».

С каждым днем растут и ширятся культурные запросы советских моряков. Они интересуются достижениями советской музыки, литературы, поэзии, театрального искусства, кино. Долг партийных, профсоюзных и комсомольских организаций — удовлетворить эти запросы моряков. Однако не все политотделы пароходств, бассейновые комитеты профсоюза и партийные организации судов придают этому важному делу достаточно серьезное значение. Многие из них попросту забывают об организации культурного досуга моряков. Так, на пароходах Мурманского пароходства «Ястреб» (секретарь парторганизации тов. Кабиков) и «Державин» (секретарь парторганизации тов. Попов) имеются все условия для того, чтобы организовать коллективы художественной самодеятельности. Однако они до сих пор не созданы. На пароходе «Ястреб» долгое время не было библиотеки. Моряки этого судна не имели возможности читать художественную литературу.

Совсем не ведется культурно-массовая работа на теплоходе Каспийского сухогрузного пароходства «Дагестан». Судовой врач тов. Решетова заявила, что за два года ее работы на этом судне ни разу не был организован вечер отдыха для моряков. На этом теплоходе есть способные и желающие участвовать в работе кружков люди, но не создан коллектив художественной самодеятельности. На судне не демонстрируются кинокартины, плохо работает библиотека.

Такое неприглядное положение с культурно-массовой работой наблюдается и на многих других судах Каспийского бассейна.

Важную роль в улучшении культурного обслуживания моряков призваны сыграть дома культуры и клубы морского флота. Однако на деле этого еще до сих пор нет. Клуб Мурманского пароходства никакой воспитательной работы среди моряков не проводит. Заведующий клубом тов. Карпушев ограничивает свою деятельность проведением киносеансов и... танцев. Политотдел пароходства и бассейновый комитет профсоюза совершенно не интересуются работой клуба. В помещении клуба неуютно, грязно. Помещение требует ремонта. А ведь это единственное место, где моряки Заполярья, придя из рейса, могли бы весело провести свободное время, почитать газету, послушать лекцию, доклад, посмотреть новый кинофильм, культурно отдохнуть. Клуб работает без плана.

До последнего времени был довольно далек от жизни и запросов моряков Дом культуры Каспийского бассейна. Здесь в основном также занимались демонстрацией кинокартин. В кружках художественной самодеятельности, работающих при этом Доме культуры, из 380 участвующих 226 были людьми, не имеющими никакого отношения к флоту. Даже в правлении Дома культуры не было ни одного представителя от плавсостава! Неудивительно поэтому, что правление Дома культуры и председатель правления тов. Абрамян не могли по-настоящему знать запросов моряков. Дом культуры превратился в обыкновенное зрелищное предприятие, был оторван от жизни и работы флота.

Большая вина за неудовлетворительную работу Дома культуры Каспийского бассейна ложится на политотдел Каспийского сухогрузного пароходства. Ни политотдел, ни бассейновый комитет профсоюза не оказали своевременной помощи тов. Абрамяну в улучшении культурного обслуживания плавсостава, мало интересовались деятельностью этого крупного культурного учреждения.

На морском флоте много клубов и домов культуры, но большинство из них работает неудовлетворительно, в отрыве от запросов моряков. В значительной степени в этом повинен ЦК профсоюза рабочих морского транспорта, который плохо руководит домами культуры и клубами, не вникает в идейное и культурное содержание их работы, не обобщает и не пропагандирует опыта лучших клубов. Большинство клубных помещений плохо оборудовано, требует ремонта. Мало занимаются клубами и наши бассейновые газеты.

Пора политотделам и бассейновым комитетам профсоюза совместно с правлениями домов культуры и клубов найти формы и методы культурно-массовой работы среди плавсостава. При домах культуры и клубах необходимо организовать бригады художественной самодеятельности для обслуживания экипажей судов. Эти бригады надо посылать в рейсы на судах каботажного плавания. Надо проводить для моряков лекции и доклады о достижениях советской литературы, музыки и искусства.

Дома культуры и клубы должны всячески помогать в улучшении работы и идейного содержания репертуара коллективов художественной самодеятельности судов, проводить время от времени семинары руководителей самодеятельных кружков, снабжать кружки новыми сборниками пьес, скетчей и песен, популяризировать среди моряков работу лучших коллективов, добиваться того, чтобы вся деятельность их была увязана с задачами, стоящими перед каждым судном в отдельности и пароходством в целом. Надо помнить, что культурно-массовая работа является средством коммунистического воспитания и мобилизации моряков на решение задач, стоящих перед флотом. Наши дома культуры и клубы должны стать подлинными очагами политико-воспитательной и культурно-массовой работы, разнообразно и умело пропагандирующими достижения передовых судов и лучших людей флота.

Культурное обслуживание моряков — одна из важнейших задач партийных, профсоюзных и комсомольских организаций флота. Политотделы пароходств в первую очередь обязаны проявлять повседневную и неустанную заботу о культурном досуге плавсостава, развивать художественную самодеятельность на судах. От этого во многом будет зависеть успех нашей борьбы за досрочное выполнение государственного плана перевозок 1950 года.

Г. БАБКИН,
начальник сектора агитации Политуправления Министерства морского флота.



Моряки парохода «Генерал Черняховский» в часы досуга собираются в судовом клубе. **На снимке** (слева направо): старший кочегар Т. Ратьков у рояля; игру своего товарища слушает матрос П. Кириченко; ремонтный механик П. Хмельнюк и третий помощник капитана А. Третьяк просматривают свежие журналы. Фото В. Богданова.

Маленький фельетон

Проняков и другие...

Пенсионерка Аграфена Кондратьевна Маричева, вдова коммуниста-грузчика Одесского порта, спокойно коротала свою старость в маленькой комнате. Она была вполне удовлетворена своим скромным жильем, заботливо предоставленным ей жилищным отделом порта в первые дни освобождения Одессы. Чуткость советских людей согрела сердце старой женщины, смягчила боль от утраты мужа, погибшего во время Великой Отечественной войны.

Однако в семье не без урода. К сожалению, урод нашелся в Одесском порту. На беду старушки Маричевой ее квартирным соседом оказался заместитель начальника порта по кадрам Проняков. Правда, Маричева не усматривала в этом ничего опасного — она привыкла видеть в лице ответственных работников порта людей отзывчивых и справедливых. К тому же какую претензию мог иметь к ней, владелице комнаты в восемь квадратных метров, сосед, которому на три члена семьи предоставлена совершенно отдельная квартира из четырех комнат с кухней.

До поры до времени старушку никто не тревожил. Но вот в квартире ее соседа произошли некоторые перемены. Шурин Пронякова, некто Шаповалов, проживающий совместно с Проняковым в его квартире, обзавелся своей семьей. Этот Шаповалов не является работником Одесского порта и права на самостоятельную жилую площадь в ведомственном доме порта не имел.

Тем не менее судебное дело возникло молниеносно, как только Маричева отказалась добровольно уступить свою комнату Пронякову и переселиться в освобожденную ей под новое жилье кладовую на первом этаже.

Исковое заявление о принудительном переселении Маричевой, сфабрикованное в угоду Пронякову от имени управления порта, поступило в народный суд 7 октября 1948 года. Суд состоялся 30 октября. На нем в качестве «свидетеля» выступал фактический (закулисный) истец Проняков. Сей «свидетель» настолько обнаглел, что, как гласит об этом протокольная запись, дословно заявил следующее:

— Кухни у меня нет. Я претендую на кухню, в которой проживает ответчица. Я хочу иметь свою самостоятельную кухню.

Суд, к сожалению, удовлетворил несостоятельный иск, и спустя два месяца переселение Маричевой состоялось. О том, что судебный иск управления порта был несостоятельным и состряпанным по прихоти Пронякова, свидетельствует следующий факт.

Исковое заявление (кстати заметить, его подписал разоблаченный за жульнические махинации бывший заместитель начальника порта проходимец Спрякут) было адресовано в нарсуд 4-го участка Водно-транспортного района гор. Одессы, хотя по территориальной подсудности оно подлежало рассмотрению в 1-м участке. Дело разбирал бывший судья Гофман, который за неблаговидные поступки был освобожден с поста судьи. Ничего нет удивительного в том, что этот судья согласился принять неподсудное ему дело и угодливо повел его в пользу Пронякова. Позднее, когда Верховный Суд УССР отменил приговор судьи Гофмана и дело возвратилось в 4-й участок для повторного разбирательства, новый судья тов. Лещенко заметил допущенное нарушение и вернул дело в Облсуд для направления по территориальной принадлежности.

О том, что произведенное переселение было незаконным, говорят такие факты.

Отнятой у Маричевой комнатой пользуется не Проняков, который заявил на суде, что у него нет кухни и он поэтому претендует «на кухню, в которой проживает ответчица». Комнату Маричевой занял Шаповалов — родственник Пронякова, человек, не имеющий никакого касательства к Одесскому порту.

Повторное слушание судебного дела о принудительном переселении пенсионерки состоялось 9 февраля 1950 года. Но теперь в роли «свидетеля» выступил не Проняков, а Шаповалов. Новоявленный свидетель уже в ином варианте изложил претензию на спорную площадь. Он с не меньшим нахальством, чем в свое время Проняков, заявил суду:

— Я проживал в комнате рядом с Маричевой, которая жила в кухне, принадлежащей к моей квартире.

Если бы судья тов. Писарева внимательно отнеслась к существу рассматриваемого дела, она бы обнаружила бессовестную ложь «свидетелей» Пронякова и Шаповалова, задавшихся целью выселить беспомощную старушку в угоду личному благополучию. К сожалению, суд подошел к делу формально и санкционировал это переселение.

Влиятельный сосед Маричевой выиграл нечестно затеянное им судебное дело. Впрочем, надо полагать, это выигрыш временный. Нам думается, что издевательским переселением беззащитной пенсионерки-старушки займутся высшие судебные инстанции, а недостойным поведением коммуниста Пронякова заинтересуется партийная организация Одесского порта.

Ив. НЕЙМАН.

Производственная дружба

ЖДАНОВ. (Наш корр.). Моряки парохода «Ижора» в апреле выполнили полугодовой план перевозок грузов по тоннам на 105 проц. Этот успех стал возможен в результате дружной работы коллектива судна, активного участия экипажа в социалистическом соревновании. Моряки четко выполняют уставные требования, бдительно несут вахтенную службу, проявляют постоянную заботу о своем судне.

Усилиями старшего механика тов. Кальмиуса, механиков тт. Коваленко, Черного и Соколова, машиниста тов. Шпарога удалось увеличить скорость судна на 1,4 мили в час. Благодаря этому в рейсе между портами Жданов и Батуми удалось сэкономить 7 час. 20 мин. ходового времени.

Досрочно выполнить полугодовой план перевозок морякам помогли работники портов Жданов, Батуми и Поти. Коллективы этих портов своевременно снабжают их топливом и водой, не задерживают под грузовыми операциями. Огромную роль сыграло комплексное соревнование экипажа судна с портовиками. Достаточно привести такой пример. Однажды работники Ждановского порта разгрузили судно досрочно и сэкономили 8 час. 20 мин. сталийного времени. Пароход ушел для бункеровки в Батуми.

Батумские портовики хорошо подготовились к бункеровочным работам и сократили стоянку парохода во время приема горючего на два часа.

Этот успех был закреплен во время грузовых операций в Потийском порту. Крановщики Поти, применяя беспаловские методы труда, загрузили «Ижору» рудой на два часа раньше графика.

Судно досрочно вышло в море. Моряки радировали в порт Жданов и просили его руководителей обеспечить досрочную разгрузку парохода и погрузку угля на него. Этот вызов был обсужден на диспетчерском совещании Ждановского порта. Подготовив причалы, краны, рабочую силу и железнодорожные вагоны, портовики Жданова обработали судно на 11 часов быстрее, чем это было определено планом. Это позволило экипажу совершить два внеплановых рейса.

Но коллектив парохода не успокаивается на достигнутых успехах. По предложению первого помощника капитана тов. Ованесяна на пути в Одессу на судне был установлен на видном месте большой плакат, который призывал портовиков Одессы закрепить результаты стахановской работы экипажа.

С таким плакатом, меняя только названия портов и количество сэкономленного на каждой стоянке времени, шел пароход по круговому маршруту Жданов — Одесса — Николаев — Поти — Жданов, вызывая у портовиков производственный под'ем и желание отличиться в скоростной обработке передового судна.

Моряки парохода «Ижора», активно участвуя в социалистическом соревновании, стремятся перевезти сверх плана тысячи тонн грузов и намного раньше срока выполнить годовой план.



Комсомолец-котельщик Сухумского завода портового оборудования Ф. Качук систематически перевыполняет свои производственные задания. На снимке: стахановец Ф. Качук за работой на пресс-ножницах. Фото С. Короткова.

Письма в редакцию

О методическом руководстве мореходными училищами

Мореходные училища дали морскому флоту не одну тысячу штурманов дальнего плавания, судовых механиков, электромехаников, радиотехников и эксплоатационников. Однако беда в том, что при известном приобретенном методическом и учебном опыте преподаватели училищ «варятся» в собственном соку.

Правда, Главное управление учебными заведениями Министерства морского флота время от времени присылает отдельные методические разработки по некоторым вопросам учебного процесса. Но этого недостаточно. Методические конференции, которые собираются примерно каждые два года, разбирают слишком общие вопросы. Кроме того, на конференциях присутствует мало преподавателей.

Задачи, стоящие в дальнейшем перед мореходными училищами, и специфика работы в них настоятельно требуют сейчас от Главного управления учебными заведениями Министерства морского флота коренных изменений методов руководства учебным процессом. Необходимо систематически раз в год собирать руководителей учебных процессов мореходных училищ. На этих совещаниях должны подвергаться детальной разработке отдельные вопросы методического порядка.

За последние шесть лет в области методики накопилось немало вопросов, требующих быстрейшего разрешения. Однако ни разу Главное управление учебными заведениями Министерства морского флота не собрало руководителей учебного и методического процесса мореходных училищ.

М. ИОФ,
заместитель начальника Бакинского мореходного училища.

Не поддерживают инициативы экипажа

Задача хозяйственного расчета состоит в том, чтобы, выполнив государственный план, сэкономить возможно больше государственных средств. Именно этой цели и добивался экипаж парохода «Петродворец», перейдя на хозрасчетный план работы. Но вот служба эксплоатации Черноморского пароходства не поддерживает этой ценной инициативы нашего экипажа.

Зимой наш пароход был выведен из эксплоатации для подготовки его к плаванию по Крымско-Кавказской линии. Однако вместо ремонта служба эксплоатации превратила «Петродворец» в наливную базу для бункеровки судов. И вот судно начали гонять с причала на причал. С 14 января по 28 февраля было сделано 17 перешвартовок. Эти перешвартовки обошлись свыше 10 тысяч рублей, которые записали в расход экипажу. Протесты экипажа пароходство оставило без внимания. Это об'ясняется, вероятно, тем, что начальник службы эксплоатации тов. Фомин не хочет портить отношения с руководителями порта. В результате этого вся ранее достигнутая нами экономия сведена на-нет и финансовые показатели работы судна будут отрицательными.

Очень странна также позиция коммерческого отдела и бухгалтерии пароходства, молчаливо покрывающих бесхозяйственную деятельность службы эксплоатации.

С. ТЕМКИН,
капитан парохода «Петродворец».

За всемерное развитие регулярных грузовых линий

Развернувшееся на флоте социалистическое соревнование за досрочное выполнение годового плана перевозок выявило в пароходствах огромные резервы. Результаты социалистического соревнования показали, каких серьезных успехов можно добиться, если умело использовать эти резервы, широко проявлять инициативу, применять новаторские методы работы. Предмайские дни ознаменовались досрочным выполнением апрельского производственного плана многими экипажами судов, пароходствами и портами.

Однако до сих пор отдельные пароходства не покрыли долга, образовавшегося в результате невыполнения январского и февральского планов перевозок. Так, Балтийское пароходство выполнило задание министра по ликвидации задолженности лишь на 96,4 проц. по тоннам, Главнефтефлот — на 94,8 проц. по тоннам и на 96 проц. по тонно-милям. Недовезены сотни тысяч тонн груза, имеющего большое народнохозяйственное значение.

Это об'ясняется главным образом неравномерной, неритмичной работой флота в течение апреля. Пароходства и главки слабо борются за неуклонное выполнение графика движения судов. К тому же графики составляются наспех, совершенно не принимаются во внимание характерные особенности портов. Это приводит к тому, что диспетчерские службы пароходств систематически нарушают график в процессе работы. По-прежнему большим злом в работе отдельных пароходств является штурмовщина. Так, Сахалинское пароходство в первой декаде апреля перевезло лишь 58 проц. грузов, предусмотренных графиком, Дальневосточное пароходство — 50 проц. грузов. А в последние два дня апреля Дальневосточное пароходство перевезло до 60 проц. всех грузов, предусмотренных апрельским планом.

Неравномерная работа флота способствует непроизводительным простоям судов, которые все еще очень велики. В некоторых пароходствах простои судов в апреле выше, чем в марте. Так, в Латвийском пароходстве непроизводительные простои судов увеличились на 15 проц., в Балтийском пароходстве простои продолжают оставаться на прежнем уровне.

На состоявшемся недавно заседании коллегии Министерства морского флота намечен ряд конкретных мероприятий для коренного улучшения работы флота. Одним из важнейших мероприятий, способствующих равномерной, ритмичной работе флота, увеличению эксплоатационного периода работы судов, является всемерное развитие на морском флоте регулярных грузовых линий. Линейная система движения судов блестяще доказала на практике свои огромные преимущества. Суда приспосабливаются к перевозке определенных грузов, к заходам в определенные порты. К обработке этих судов приспосабливаются крановщики и грузчики. Это позволяет систематически улучшать технологию перегрузочных работ и сокращать сроки обработки судов.

Наиболее ярко сказались преимущества регулярных линий на рудной линии Поти—Жданов. Производственные показатели работы судов рудной линии в 1949 г. оказались в два раза выше показателей судов, работающих на обычном графике.

Однако, несмотря на огромные преимущества этой вполне оправдавшей себя системы эксплоатации флота, в ряде пароходств и портов до сих пор крайне несерьезно подходят к организации регулярных линий. Чувствуется явная недооценка этой системы эксплоатации флота. Вместо того, чтобы ставить для работы на линии технически исправные суда, сюда направляют первое попавшееся судно, которое после короткого периода работы выходит из строя и ставится в ремонт. Кроме того, пароходства не заботятся об обеспечении регулярных линий постоянным грузопотоком. Балластные пробеги судов регулярных линий стали повседневным явлением. Это в конечном счете в немалой степени отражается на успешном выполнении установленного планом рейсооборота. Так, например, даже на одной из лучших регулярных линий Поти — Жданов до сих пор большая часть судов из Жданова в Поти отправляется в балласте.

В практике работы многих пароходств, особенно Балтийского и Северного, имели место многочисленные случаи, когда суда, закрепленные для работы на регулярных линиях, отвлекались для выполнения других перевозок или выводились из эксплоатации на ремонт без необходимой замены. В последнее время случаи отвлечения закрепленных судов имели место и на регулярной линии Поти—Жданов. Так, в апреле были сняты с линии суда «Мичурин» и «Ногин».

Недооценка руководителями главков и пароходств линейного судоходства приводит к тому, что регулярные линии внедряются на морском флоте крайне медленно. В последнее время число регулярных линий даже уменьшилось. Так, в 1948 году из предусмотренных планом 44 регулярных линий было организовано только 36. В 1949 году должно было быть организовано 49 регулярных линий, однако фактически работала только 31 линия, то-есть на 5 линий меньше, чем их было в 1948 году. В наибольшей степени повинны в этом руководители Дальневосточного бассейна. Здесь из намеченной в 1949 году 21 линии фактически работало всего 18, причем нерегулярно. А утвержденные нормы рейсооборота выполнены только двумя линиями. Об'ясняется это тем, что в Дальневосточном бассейне совершенно не обеспечен контроль за работой линейных судов. В нынешнем году здесь фактически работает лишь 8 линий.

Исключительно важная роль в борьбе за выполнение норм рейсооборота судами регулярных линий принадлежит диспетчерскому аппарату пароходств и портов. В руках диспетчера сосредоточены все нити. От него зависят своевременная обработка и отход судна в рейс. Однако далеко не всегда диспетчерское руководство бывает на должной высоте. В прошлом году имели место массовые простои судов рудной линии в Ждановском порту. Отдельные суда, как, например, пароход «Восток», часами и сутками простаивали в ожидании причала. Происходило это отнюдь не по вине портовиков, прилагавших все усилия к тому, чтобы досрочно обрабатывать суда, заходящие в порт. Повинны были в этом главным образом диспетчерские службы Черноморского и Азовского пароходств, засылавшие в Ждановский порт одновременно несколько судов, совершенно не считаясь с возможностями порта.

Казалось бы, в нынешнем году следовало учесть прошлогодние ошибки и не повторять их. Однако простои судов рудной линии из-за нерадивости диспетчерских служб пароходств продолжаются и в нынешнем году. За примерами ходить недалеко. Не так давно пароход «Мацеста» вышел из Поти почти одновременно с судами «Ижора» и «Дон». Когда судно прибыло в Жданов, там, кроме этих двух судов, стоял еще пароход «Курск». Вскоре пришел «Краснодон». 5 судов одновременно! Неужели урегулирование этого вопроса является для Главюжфлота такой уж неразрешимой проблемой?

Характерный случай, лишний раз показывающий, как работники диспетчерских служб относятся к судам регулярных линий, произошел недавно в Николаеве. Пароход регулярной линии «Ижора» 20 апреля, выгрузив уголь в Одесском порту, направился в балласте в порт Николаев, чтобы принять на борт груз железной руды с назначением на Поти. Экипаж радиограммой вызвал николаевских портовиков на соревнование за досрочную обработку судна в честь 1 Мая. Вызов был принят. Однако, когда судно пришло в порт, ему пришлось простоять в ожидании причала 6 часов. Непроизводительный простой судна произошел исключительно по вине главного диспетчера порта тов. Берестецкого, который, зная о предстоящем прибытии «Ижоры», поставил на рудный причал под разгрузку цемента пароход «Плеханов», хотя рядом был свободен специальный причал для цемента. Так безответственное отношение отдельных работников пароходств и портов нередко мешает судам регулярных линий успешно решать стоящие перед ними задачи.

Линейная система движения флота имеет исключительно важное государственное значение. В 1950 году регулярные грузовые линии должны сыграть большую роль в увеличении эксплоатационного периода судов. В нынешнем году регулярными грузовыми линиями должно быть охвачено до 50 проц. всего об'ема перевозок. Это позволит морскому транспорту достигнуть определенного ритма в работе, значительно повысить оборачиваемость судов и снизить непроизводительные простои флота. Работники пароходств и главных управлений должны отчетливо себе представить, что борьба за ритмичное движение судов, за каждый день нахождения судна в эксплоатации должна стать основным стилем работы всего коллектива каждого пароходства и главного управления.

Опыт прошлых лет показал, что организация регулярных линий немыслима без самого широкого участия железнодорожников. Успех перевозок во многом зависит от своевременной подачи вагонов с грузом и порожняка. Поэтому необходимо вовлечь в социалистическое соревнование и железнодорожников. Организация комплексного социалистического соревнования между моряками, портовиками и железнодорожниками будет способствовать значительному улучшению работы регулярных линий.

Широкое внедрение регулярных грузовых линий в практику работы пароходств — одна из главнейших задач работников морского транспорта. В 1950 году регулярные грузовые линии должны занять на флоте одно из важнейших мест.

Н. ТАРАСОВ.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ МАТЕРИАЛОВ

В редакцию поступило письмо о непорядках в потийском ресторане № 2 Торгмортранса.

При проверке факты подтвердились.

Как сообщил редакции заведующий Потийским горторготделом тов. Гуния, по письму приняты меры. Заведующий рестораном Беридзе отстранен от занимаемой должности. Ресторан оборудован необходимым инвентарем. Складские и подсобные помещения приведены в надлежащее санитарное состояние.

Берегут механизмы

ЖДАНОВ. (Наш корр.). Теплоход «Земляк» — одно из передовых судов в Азовском пароходстве. Экипаж проявляет неослабную заботу о своем судне, бережно ухаживает за механизмами. Ремонт машины моряки производят своими силами во время стоянок судна в портах. Благодаря систематической проверке механизмов теплоход «Земляк» не имеет ни одного часа простоя по техническим причинам. На ремонте сэкономлены сотни тысяч рублей.

Следуя примеру экипажа парохода «Минск», моряки теплохода «Земляк» обязались совершить в этом году два рейса на сэкономленном топливе.

На морях и океанах

Досрочно выполнить годовой план

БОРТ ПАРОХОДА «КАПИТАН ВИСЛОБОКОВ». (По радио). Экипаж парохода «Капитан Вислобоков» решил досрочно выполнить годовой план перевозок ко Дню Сталинской Конституции. Моряки добиваются все новых и новых успехов в борьбе за выполнение принятых социалистических обязательств. Рейсовые задания перевыполняются.

За последнее время сверх плана доставлено более 200 тонн груза. Скорость судна увеличена на 12 миль в сутки. В апреле машинная команда сэкономила около 42 тонн топлива и своими силами произвела ремонтных работ на 7 тысяч рублей.

В социалистическом соревновании первенство держат вахты штурманов тт. Яницкого, Белова, механиков тт. Матвеенкова и Мишинского. Машинист тов. Московенко, кочегары тт. Задорожный и Кнутов, токарь тов. Бабиенко выполняют производственные задания на 140—150 проц. Матросы тт. Павленко, Самсонов, Чалышев, Александров, Рец и плотник тов. Гусев активно участвуют в ремонтных работах по палубе.

Находясь в дальнем плавании, экипаж парохода «Капитан Вислобоков» всегда в курсе событий, происходящих на Родине. Судовые радиооператоры тт. Кузенков и Котляр успешно обеспечивают прямую радиосвязь парохода с Одессой, Москвой. Они регулярно принимают музыкальные и литературные передачи из Москвы и Ленинграда и транслируют их по судну. На пароходе часто бывают вечера художественной самодеятельности, в которых активное участие принимают комсомольцы тт. Ермолаев, Царенко, Моисеев и другие молодые моряки.

Перевыполняем рейсовые задания

БОРТ ПАРОХОДА «М. ФРУНЗЕ». (По радио). С первых же дней навигации 1950 года экипаж нашего судна развернул социалистическое соревнование за досрочное выполнение рейсовых заданий. План первого квартала значительно перевыполнен. Раньше срока завершили апрельский план перевозок.

Моряки парохода «М. Фрунзе» помогают портовикам во время грузовых операций. Это содружество дает положительные результаты. Недавно в Ленинградском порту пароход был разгружен и погружен на 23 часа раньше срока.

Машинная команда настойчиво борется за увеличение скорости судна. В апреле экипаж доставил сверх плана более 200 тонн груза. В социалистическом соревновании по профессиям первенство держат наши лучшие производственники — боцман тов. Олькин, кочегары тт. Сазонов, Селиванов, Колегаев, машинист тов. Рогушин.

П. ПЕТРОВ,
первый помощник капитана.

ЦЕННЫЙ ПОЧИН СУДОВОГО РАДИСТА

АРХАНГЕЛЬСК. (Наш корр.). В социалистическом соревновании работников морского транспорта рождаются все новые и новые патриотические начинания. Начальник судовой радиостанции парохода «Рошаль» Северного пароходства тов. Корниенко в течение последних трех лет своими силами произвел значительный об'ем ремонтных работ. Радиоаппаратура, аккумуляторное хозяйство и электронавигационные приборы содержатся им в образцовом техническом состоянии.

Сейчас тов. Корниенко обязался еще в течение трех лет своими силами обеспечить ремонтные работы. Ценная инициатива передового связиста Северного пароходства уже дала государству значительную экономию денежных средств. Примеру тов. Корниенко следуют радиооператоры остальных судов Северного пароходства.

Первый рейс теплохода „Грузия“

В этом году по экспрессной Крымско-Кавказской пассажирской линии будет совершать рейсы новое судно «Грузия». Пассажиры, желающие проделать на этом теплоходе морское путешествие между портами Украины, Крыма и Кавказа, получат прекрасный отдых. На теплоходе «Грузия» — комфортабельные каюты и салоны, два бассейна для плавания, все помещения радиофицированы. Новое пассажирское судно будет заходить в Ялту, Новороссийск, Туапсе, Сочи, Сухуми, Поти и Батуми.

Сейчас теплоход «Грузия» совершает свой первый рейс по Крымско-Кавказской экспрессной пассажирской линии. На-днях судно ушло из Одесского порта. Десятого мая теплоход «Грузия» прибыл в Батуми. Новым пассажирским судном командует капитан дальнего плавания Э. Гогитидзе. Машинную команду возглавляет один из передовых старших механиков морского флота Г. Ермошкин.

На танкере „Москва“

Экипаж теплохода «Москва» настойчиво борется за выполнение своих обязательств, принятых во Всесоюзном социалистическом соревновании работников морского транспорта. Судно совершает рейсы на регулярных грузовых линиях. Моряки подытожили ценный опыт эксплоатации своего нефтеналивного судна по перевозке грузов между черноморскими портами.

В беседе по радио с редакцией газеты «Морской флот» капитан танкера «Москва» тов. П. Померанц и его первый помощник тов. Ф. Будаев рассказали следующее:

— Моряки нашего судна трудятся с большим производственным под'емом. Стремления каждого штурмана, механика, матроса и моториста направлены к тому, чтобы перевыполнять рейсовые задания, экономить эксплоатационное время в портах погрузки и разгрузки. Апрельский план перевозок выполнен экипажем досрочно. Танкер «Москва» совершил один сверхплановый рейс.

Палубная и машинная команды содержат прикрепленные к ним механизмы и устройства в образцовом техническом состоянии. На теплоходе «Москва» широко развернулось социалистическое соревнование за отличную судовую вахту. В этом соревновании стахановцы—боцман тов. Кадук, матросы тт. Пилипенко, Исайко, мотористы тт. Мамонтов, Писарев, Рыляков, механики тт. Гуринович, Васильев показывают пример четкого и безукоризненного несения вахт.

Воспитанники бывалых моряков

На пароходе «Сухона» работает много молодых моряков. Они занимаются в кружках техминимума, неустанно повышают свои знания. В дальних рейсах молодежь получает отличную закалку и морскую практику.

Боцман тов. Бабич — один из старейших работников Черноморского бассейна. Это отличный производственник, рачительный хозяин и прекрасный воспитатель молодых моряков. Его ученики работают на всех судах Черноморского пароходства. Многие из них уже стали штурманами. Сейчас тов. Бабич обучает группу молодых моряков парохода «Сухона». Среди них — матросы комсомольцы тт. Сумаков, Мухиенко, Попов и Дидриенко.

Старший механик парохода «Сухона» тов. Титов имеет большой опыт работы. Он плавал на крупных океанских судах на Тихом океане, Севере, Балтике и в южных морях. Старший механик регулярно проводит занятия с моряками машинной команды. Его воспитанники — машинисты тт. Осипов, Бжицкий, кочегар тов. Довбыш и токарь тов. Мирошниченко — лучшие производственники парохода «Сухона».

Техническая учеба способствует выполнению производственных заданий. План перевозок систематически перевыполняется. За последнее время машинная команда парохода «Сухона» сберегла около 365 тонн топлива. Скорость судна увеличилась на 12 миль за сутки. Сейчас пароход «Сухона» находится в дальнем плавании в просторах Индийского океана.

Шахматный радиотурнир

Прошло сорок дней, как идет шахматный радиотурнир судов морского флота. Недавно в таблице балтийцев появилось первое очко, а у черноморцев — первый ноль.

Шахматисты дизельэлектрохода «Россия» (Черное море) проиграли спортсменам парохода «Белоостров» (Балтика).

Интересная позиция создалась в партии между шахматистами парохода «Белоостров» (Балтика) и теплохода «Ильич» (Дальний Восток). Дальневосточники играют черными, а балтийцы — белыми.

Начало партии балтийцы, игравшие белыми, провели не на высоком уровне. Дальневосточники перехватили инициативу. Однако в дальнейшем шахматистам парохода «Белоостров» удалось мобилизовать все свои фигуры. Противники рокировались в разные стороны, что всегда предопределяет острый характер борьбы.

Н. ПОЛЕВОЙ,
главный судья шахматного радиотурнира.



В социалистическом соревновании по профессиям моторист теплохода «Кореиз» комсомолец Д. Кубышев шесть раз завоевывал первенство. Ему присвоено звание лучшего моториста Черноморского бассейна. **На снимке:** моторист Д. Кубышев за ремонтом дизельдинамо.

Фото Б. Александрова.

Досфлотовцы Одесского порта

В Одесском порту хорошо знают Василия Ивановича Коваль, одного из старейших работников морского флота. Полвека он трудится на морском флоте. Василий Иванович — активист портовой организации Досфлота, лучший пропагандист военно-морских знаний. Его часто можно видеть на занятиях с досфлотовцами. Активно работает в Досфлоте водолаз Иван Николаевич Помагер. По его инициативе проводятся шлюпочные соревнования и походы, он обучает молодежь парусному делу. Четверть века трудится в порту Александр Львович Шмилович. Сейчас он — заместитель председателя первичной организации Досфлота второго участка. Под его руководством проводится большая агитационно-массовая работа.

Досфлотовцы Одесского порта своими силами построили водную станцию, где регулярно проводятся занятия. У причалов водной станции ошвартованы семь вельботов и один моторный катер. В ближайшее время будет закончено строительство еще шести вельботов.

В Одесском порту работают кружки радистов, сигнальщиков и мотористов. Досфлотовец тов. Иващенко, занимаясь в кружке, приобрел новую специальность. Теперь он работает мотористом на лоцманском катере. Стахановец, активный досфлотовец тов. Турленко руководит кружком мотористов. Досфлотовцы являются примером на производстве. Комсомольцы тт. Андрюков и Луговский выполняют свои производственные задания на 200 проц.

Летом досфлотовцы намечают провести дальний шлюпочный поход по морю, организовать массовый заплыв в честь Дня Военно-Морского Флота, подготовить восемь команд гребцов и пять команд пловцов.

Досфлотовцы Одесского порта широко пропагандируют военно-морские знания среди работников морского транспорта.

И. КАНАЕВ,
Н. СУРАНОВ.

РАССКАЗЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

На-днях в Архангельске состоялась встреча мастеров спорта — членов общества «Водник» — с рабочими, инженерами и техниками.

Заслуженный мастер спорта СССР К. Котов поделился воспоминаниями о развитии конькобежного спорта в Северном бассейне. Мастер спорта СССР, участница первенства мира по конькам 1950 года Е. Пономарева рассказала о том, как она стала конькобежцем. Мастер спорта СССР, чемпион общества «Водник» по парусу Л. Лейциндер призвал молодежь заниматься водными видами спорта.

Выступления мастеров спорта вызвали большой интерес у рабочих, присутствовавших на беседе.

В. ПЕТРОВ.

Вести из бассейнов

✪ В Баку в театре русской драмы состоялась премьера пьесы «Заря над Каспием». Новая пьеса рассказывает о героическом труде морских разведчиков, добывающих нефть со дна Каспия.

✪ При морском вокзале Корсаковского порта (Южный Сахалин) открыта комната матери и ребенка.

✪ В Одессе состоялась выставка стенных газет промышленных предприятий. Одно из первых мест присуждено стенной газете судоремонтного завода имени А. Марти.

✪ Первого сентября в Ленинграде начнутся занятия во вновь организованной мореходной школе, которая будет готовить матросов и кочегаров.

✪ Экипаж парохода «Караганда» настойчиво борется за то, чтобы совершить сверхплановый рейс. Моряки решили за счет сбереженного топлива совершать рейсы в течение одного месяца. Машинная команда увеличила скорость судна на 2 мили в час.

✪ Недавно состоялся футбольный матч между спортсменами теплоходов «Старый большевик» и «Мичурин». Выиграли футболисты теплохода «Мичурин».

О приоритете советской гидротехнической науки

ПРОТИВ ПОРОЧНОГО МЕТОДА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ДАВЛЕНИЯ ВОЛН ИНЖЕНЕРА СЕНФЛУ

Наша отечественная морская наука внесла в мировую культуру неоценимый вклад как в области судостроения, так и в области портостроения. Однако такие научные организации, как Международный судоходный конгресс, всячески стараются замалчивать достижения советских ученых в этой области. Этот конгресс игнорирует и русский язык.

Участники международных судоходных конгрессов, корифеи в области гидротехнической науки советские профессора В. Е. Тимонов и В. Е. Ляхницкий, показывая на конгрессах достижения отечественной науки, предлагали ввести четвертым официальным языком конгресса русский язык, но это предложение каждый раз встречалось в штыки реакционными учеными Запада. Больше того, во всех решениях конгресса они старались замолчать успехи советских ученых и незаслуженно пропагандировать мнимые успехи буржуазных ученых.

В этом отношении не лишне напомнить о рекомендации Брюссельским судоходным конгрессом метода французского инженера Сенфлу, как расчетного метода для определения давления волны на сооружение типа гладкой вертикальной стенки. К сожалению, этот метод, видимо под влиянием «авторитета» Брюссельского конгресса, получил известную этикетку «непогрешимости» и в некоторой нашей технической литературе.

Следует сказать, что некритическое отношение к методу Сенфлу иногда доходило до абсурда. Некоторые экспериментаторы считали результаты своих опытов неверными, если они не совпадали с эпюрами, построенными по методу Сенфлу.

Так ли непогрешим метод Сенфлу? Французский инженер дает расчетные формулы и эпюры расчетных волновых нагрузок в таком виде, как будто волна действует не взаимно с сооружением, а действует на сооружение стабильно. Сенфлу применяет статический метод к процессу, развивающемуся во времени.

Примененный нами способ обработки опытных материалов по мгновенным воздействиям волны на сооружение дает возможность убедиться в том, что такой эпюры волнового давления на сооружение, какую рекомендует учитывать Сенфлу, никогда ни в какие моменты взаимодействия волны и сооружения не бывает.

Сенфлу метафизически подходит к развивающемуся процессу. Опираясь на неправильные физические основы, он на мгновение омертвляет процесс. Основываясь на неправильных отправных положениях, он считает, что при подходе гребня волны к сооружению на всех уровнях воды у сооружения будут наблюдаться максимальные волновые нагрузки.

Обработка опытных данных по методу мгновенных волновых давлений показывает, что это совершенно неправильная трактовка условий взаимодействия волны с сооружением. Эпюры мгновенных волновых давлений ни в какой момент не бывают ни по форме, ни по величине такими, какие доказывает Сенфлу. Форма и, в известной мере, размеры опытных эпюр будут сходны с эпюрами Сенфлу лишь в том случае, если обработка опытных данных будет также схематизирована — осреднена по максимальным давлениям без учета фактора времени.

Иначе говоря, если включить в одновременный акт воздействия и то, что имеется, что миновало и что будет в последующие моменты, то тогда представится возможность собрать растянутые во времени максимальные давления волны на различные точки сооружения по вертикали и получить эпюру, напоминающую расчетную эпюру Сенфлу. Но это уже получается не в данный момент, как утверждает Сенфлу. В данный момент будет следующая картина: если на ординаре волна дает наибольшие давления, то ниже и выше ординара будут далеко не максимальные волновые нагрузки.

Когда в точке, расположенной ниже ординара, будет максимальное давление волны, то в других точках их в этот момент не будет. И это вполне понятно, потому что волновой процесс есть процесс, развивающийся во времени, и волна взаимно действует с сооружением, а не просто действует на него.

Расчеты показывают, что Сенфлу, опираясь на неверные физические основы, рекомендует такие расчетные формулы, которые по сравнению с действительностью дают серьезные завышения волновых нагрузок на сооружение. Советские ученые опровергли доводы Сенфлу. Если бы Сенфлу был прав, то благополучно эксплоатирующиеся много лет сооружения должны были бы упасть. Значит, если бы при их постройке пользовались расчетными формулами Сенфлу, то нужно было бы вложить огромные дополнительные средства при строительстве молов и волноломов на несуществующие нагрузки.

Если применять метод Сенфлу дальше, значит не учитывать реальных нагрузок на сооружение и омертвлять миллионные государственные средства.

Наши исследования показали, что максимальная эпюра мгновенного давления волны на сооружение значительно меньше того, что доказывает Сенфлу. Во все последующие моменты эти давления будут еще меньше.

Если учесть кратковременность воздействия максимальных нагрузок и инерционность сооружения, то легко убедиться в том, что при разработке метода, исключающего метафизический подход Сенфлу, представится возможность вскрыть серьезные резервы экономии государственных средств при постройке морских гидротехнических сооружений. Преклонение же перед Брюссельским конгрессом и Сенфлу уведет советских портостроителей в другую сторону.

Н. ЛОГИНОВ,
кандидат технических наук.

Знаете ли вы, что...

...кажущееся несчетным количество звезд на небе (в небесной сфере) в действительности давно подсчитано. С помощью телескопов астрономы насчитывают сотни миллионов звезд;

...проходят века, и для глаз остаются незаметными изменения в расположении звезд на небе, поэтому их называют неподвижными. Только с помощью очень точных измерений удается обнаружить, что звезды очень медленно (в течение лет и десятков лет) передвигаются в отношении друг друга;

...такие измерения очень трудны. Ученые говорят, что легче было бы заметить движения букашек, ползающих со скоростью одного миллиметра в год и находящихся от нас на расстоянии километра, чем обнаружить перемещения звезд;

...но за долгий срок некоторые неподвижные звезды заметно передвигаются, и форма созвездий совершенно меняется. Миллион лет назад созвездие Лебедя, например, не имело даже отдаленного сходства с тем, каково оно теперь. Не будет похоже оно на нынешнее и через миллион лет;

...ученые вычислили, что масса нашей планеты Земли равна шести тысячам триллионов тонн (триллион — это миллион биллионов, то-есть единица с восемнадцатью нолями);

...если бы массу Земли можно было погрузить в товарные вагоны, то получился бы поезд длиною в двадцать тысяч раз больше расстояния от Земли до ближайшей звезды, до которой самолет летел бы, не останавливаясь, пять миллионов лет;

...распоряжение, переданное по радио или телеграфу из первого вагона такого поезда, дошло бы в последний вагон только через сто тысяч лет. Стоит при этом вспомнить, что радиоволны, электрический ток и световой луч мчатся со скоростью трехсот тысяч километров в секунду и что радиосигнал, отправленный из Москвы, достигает Владивостока за одну сороковую долю секунды;

Моряку — о книгах лауреатов Сталинских премий

„Земля Кузнецкая“

Роман Александра Волошина «Земля Кузнецкая» сразу же, с первых глав, вводит читателя в существо конфликта, положенного в основу произведения. Три разных человека, три различных характера вступают в столкновение на одной из шахт земли Кузнецкой, и течение этой борьбы, борьбы нового со старым, борьбы смело движущегося вперед с рутиной — и составляет сюжетную ось романа.

Особенно резко противостоят друг другу начальник шахты Дробот и молодой, вернувшийся из армии инженер Рогов. Рогов не довольствуется тем, что шахта выполняет план и даже держит переходящее красное знамя. Он видит, какими путями добивается этого Дробот — штурмовщиной, авральными рывками, когда специально назначались так называемые ДПД — «дни повышения добычи» угля—и когда на шахте всех бросали в забой, даже людей из вспомогательных цехов, даже поваров с кухни. В эти дни план действительно перевыполнялся, но за этим внешним выполнением плана на шахте, по существу, скрывались неумелая организация работы, отсутствие подлинного плана, отвратительное использование механизмов, хозяйственная рутина, застой.

Как носитель нового, неустанно идущего вперед, Рогов предлагает смелый и решительный план перестройки работы на шахте, в основу которого положены новаторские идеи и методы — в первую очередь метод цикличности, соединенный с механизацией шахты от забоя до бункеров. Но слишком благодушно настроенному Дроботу, лишенному всякого творческого духа, этот план кажется рискованным и неосмотрительным, так же, как и главному инженеру шахты Филенкову, считающему, что ему «некогда воспарять в заоблачные выси» — и план Рогова становится резкой линией водораздела, размежевывающей большинство рабочих и инженеров шахты во главе с Роговым и парторгом Бондарчуком и маленькую группочку отставших от жизни, подслеповатых людей.

Так завязывается узел борьбы, за исходом которой с интересом следит читатель.

Принципы Дробота неизбежно обречены на крушение в этой борьбе, потому что это — принципы человека, по существу равнодушного к жизни и к людям, человека, привыкшего итти проторенными, знакомыми путями, человека, сросшегося с бумажками и утратившего самую драгоценную черту советского характера — постоянное, кипучее стремление итти вперед, открывать новое, творить это новое. Дробот хочет жить спокойно и неторопливо. «Ведь на соседних шахтах не ломают над этим голову?» — таков один из доводов Дробота против всякого «слишком смелого» новшества. Его не беспокоит, что план на шахте выполняется, главным образом, благодаря штурмовщине. Его не тревожат слабый рост производительности труда, скверное положение с механизацией. «Чтобы план был, а уголь таскайте хоть шапками, хоть горстями» — вот один из принципов Дробота.

Рогов глядит вперед, в будущее; Дроботу совершенно чуждо это стремление «смотреть в завтра», торопить, ускорять приход этого «завтра».

— Я не отнимаю у тебя права думать над работой — говорит он Рогову, — но еще раз повторяю, не забывай основное: сегодняшний день. А то, понимаете, творить все мастера, а за добычу я один отвечай. Творцы!

Рогов во всех своих планах, во всей своей деятельности опирается на людей, на новаторские, творческие силы шахты; Дробот же совершенно не видит этих сил, не умеет их поднять, воодушевить, открыть перед ними еще более широкие перспективы.

Дробот рассматривает повседневную работу шахты как обычную «производственную текучку», которая неодолимо и неизбежно «заедает» всех; Рогов же смотрит на творческий труд шахтеров как на развернутое наступление, требующее боевого духа и равнения на лучших, на тех, кто идет впереди.

Так постепенно проясняется, определяется основное, решающее различие между Роговым и Дроботом.

Оно заключается в том, что Дробот рассчитывает тихо, мирно, без лишнего беспокойства, «пассажиром» «в'ехать» в коммунизм — причем в'ехать в «мягком вагоне». Рогов же с горячим возмущением относится к такого рода «пассажирам». Он знает, что переход от социализма к коммунизму еще больше повышает ответственность каждого советского человека, еще больше увеличивает значение патриотического, новаторского, вдохновенного труда.

— Ну, нет! — горячо говорит он маркшейдеру Хомякову. — Пусть кто-нибудь другой спокойно в'езжает в коммунизм — нам с такими не по пути. Да и не позволит никто нам быть пассажирами. В случае чего не постесняются — попросят: «Подождите, граждане, есть грузы поважнее».

Именно так, в качестве «не слишком ценного груза», приходится Дроботу оставить шахту.

Рогов сменяет Дробота на посту начальника шахты, и все новое, творческое, что до сих пор сдерживалось и замораживалось неспособным, отставшим от жизни руководителем, прокладывает себе широкую, вольную дорогу. В жизни шахты происходит поворот. Писатель убедительно рисует не только столкновение и борьбу нового с отсталым, не только самый конфликт, но и — в этом особенная ценность романа — торжество этого нового. Вокруг Рогова и умного, деятельного парторга сплачиваются все живые, талантливые, творческие силы коллектива — и мы видим среди них и опытных забойщиков Вощина и Хмельченко, и вчерашних учащихся из школ трудовых резервов — юных «черепановцев», и фронтового друга Рогова Героя Советского Союза Данилова, впервые только после войны спустившегося в шахту, и, молодых техников Дубинцева и Аннушку Ермолаеву, и старого маркшейдера Хомякова, создавшего собственной конструкции угольный комбайн.

Победа шахты «Капитальная», завоевавшей первенство в соревновании и заслуженно приобретшей славу передовой шахты, и является победой всех этих передовых, истинно новаторских сил.

Мы еще не видим в романе Александра Волошина всего величия Кузбасса, всей мощи этого грандиозного индустриального района, созданного в годы великих пятилеток (герои романа — люди одной шахты), но неот'емлемым достоинством произведения Волошина является то, что оно все пронизано горячей и поэтической любовью к Кузбассу, к героическому шахтерскому труду.

—Нет лучше места в мире, чем наша большая земля, — взволнованно говорит Рогов молодому технику Аннушке. — Своя земля. На тысячи верст своя земля. Вот в чем главное. Поэтому и рудник дорог, и шахта, и люди. Вот сейчас ночь, тишина... А вдруг бы мы с вами совершили сейчас невозможное—ухватились бы за край кузбасской земли у подножья Алатау и приподняли бы его... А..? Посмотрите-ка, что мы увидели бы! Ночь, а сразу под землей стало светло. Видите, сколько забоев, сколько людей, слышите, какой грохот поднимается к самому небу?

Радость труда, радость созидания и составляет поэтическую атмосферу романа Александра Волошина.

Герои Волошина счастливы не узким, маленьким, ограниченным счастьем. Нет, их счастье огромное, большое. Это счастье дерзаний, подвига, счастье борьбы за коммунизм.

— Настоящее счастье — трудное счастье, — об'ясняет парторг Бондарчук Данилову, когда тот приходит к нему за советом. — Но еще труднее бывает увидеть его во весь рост. Счастье, по-моему, в единстве с народом, в борьбе за народ... И еще в том, чтобы рассмотреть сквозь будни великое завтра, чтобы носить это завтра в своем сердце, в крови...

Не все умеют видеть счастье именно так: «во весь рост», то-есть, настоящее человеческое счастье. Начальник транспорта Стародубцев представляет себе счастье по-своему, узко мещански. Он целиком на стороне Дробота, против тех, кто вносит «дух беспокойства» в размеренное, привычное течение жизни. И Рогов, став начальником шахты, беспощадно и решительно порывает с ним, несмотря на то, что Стародубцев—бывший его товарищ по институту. Стародубцеву это кажется бесчеловечным, не «товарищеским» поступком. Но Рогов непреклонен в своем решении отстранить от работы Стародубцева. Со стародубцевыми коллективу «Капитальной» не по пути.

Иная, глубокая дружба, иное, широкое товарищество, основанное на чистых чувствах, связывает шахтерский коллектив «Капитальной». В романе есть один превосходный эпизод. Бригада молодых «черепановцев» узнает, что соревнующаяся с нею бригада «емельяновцев» с другой шахты резко понизила свои показатели, так как у них заболел бригадир. И вот бригадир «черепановцев» восемь километров идет пешком до десятой шахты, чтобы поднять дух у своих «противников» и помочь им правильно организовать работу. Сколько теплоты и искреннего чувства в этой сцене!.. И не менее выразительны страницы романа, рисующие, как шахтеры героически в течение нескольких суток трудятся над тем, чтобы спасти своего товарища, засыпанного обвалом... Великое чувство любви к человеку, к строителю коммунизма об'единяет всех советских людей — вот один из выводов романа.

У Героя Советского Союза Степана Данилова, ставшего шахтером, — большое горе. Любимая девушка Степана Тоня Липилина, с которой он встретился на фронте, потеряла зрение. И в трагедии молодых людей принимают участие все товарищи Степана, вся бригада «черепановцев», всеми силами стараясь вернуть девушку к радости и полноценному существованию.

«Земля Кузнецкая» — интересный, талантливый роман.

Сжатая, экономная манера письма, хорошо написанные сибирские пейзажи, превосходное изображение забоев, условий труда выгодно отличают произведение Волошина.

Но не все в этом произведении бесспорно.

Трудно, например, понять, почему Валя, которая так любила Рогова и которая так долго и с такой силой чувства ждала его возвращения из армии, вдруг покидает его, уезжая с профессором Скитским. Что разлучает Валю с Роговым? То, что Рогов — горный инженер и страстно любит Кузбасс, любит свое дело, а Валя — геолог и также страстно влюблена в свою профессию? Трудно поверить в это!.. Разве Валя не могла приехать в Кузбасс к Рогову и, не разлучаясь с любимым человеком, в то же время посвятить себя любимой деятельности? Конечно, могла бы. Поэтому уход ее к профессору Скитскому выглядит в романе чрезвычайно неубедительно и неправдоподобно и резко снижает образ девушки, так поэтично нарисованный в начале романа.

Вообще, многим персонажам романа нехватает еще глубины, определенности, цельности. Очень поверхностно, например, обрисованы «черепановцы». Мало выразительны фигуры Гали, Григория Вощина.

Нельзя не обратить внимание писателя на некоторое однообразие художественных средств, к которым он прибегает. Например, выражение «выпрямился» приводится в романе десятки раз, передавая то обиду, то гнев, то возмущение, то задетое самолюбие. Так, на странице 189-й мы читаем: «Степан медленно выпрямился». На следующей странице он опять «резко выпрямляется», но уже движимый другим чувством: «Резко выпрямившись, он почувствовал себя попрежнему сильным...». И так на многих страницах — «резко выпрямляются» то Степан, то Рогов, то другие герои. Все время мы читаем: «Степан выпрямился и даже выше ростом стал», «Николай стремительно выпрямился...», «Рогов быстро выпрямился...», «Аннушка выпрямилась...», «Николай обиженно выпрямился...», «Черкашин выпрямился в кресле, сделал обиженное лицо...». И так далее, множество раз.

Удивительно, как этой небрежности не заметили ни сам автор, ни редактор романа.

Но это все — частные недостатки произведения. Оценивая же вещь в целом, следует сказать, что «Земля Кузнецкая»—это большой успех писателя, это — одна из книг, правдиво рисующих самое важное в нашей действительности — героический труд советских людей, строящих коммунизм.

В. ЯКОВЛЕВ.

Александр Волошин. «Земля Кузнецкая». Роман. «Советский писатель». 1949 г. 322 стр. 9 р. 50 к.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 и коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 8-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б01922. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 1319.